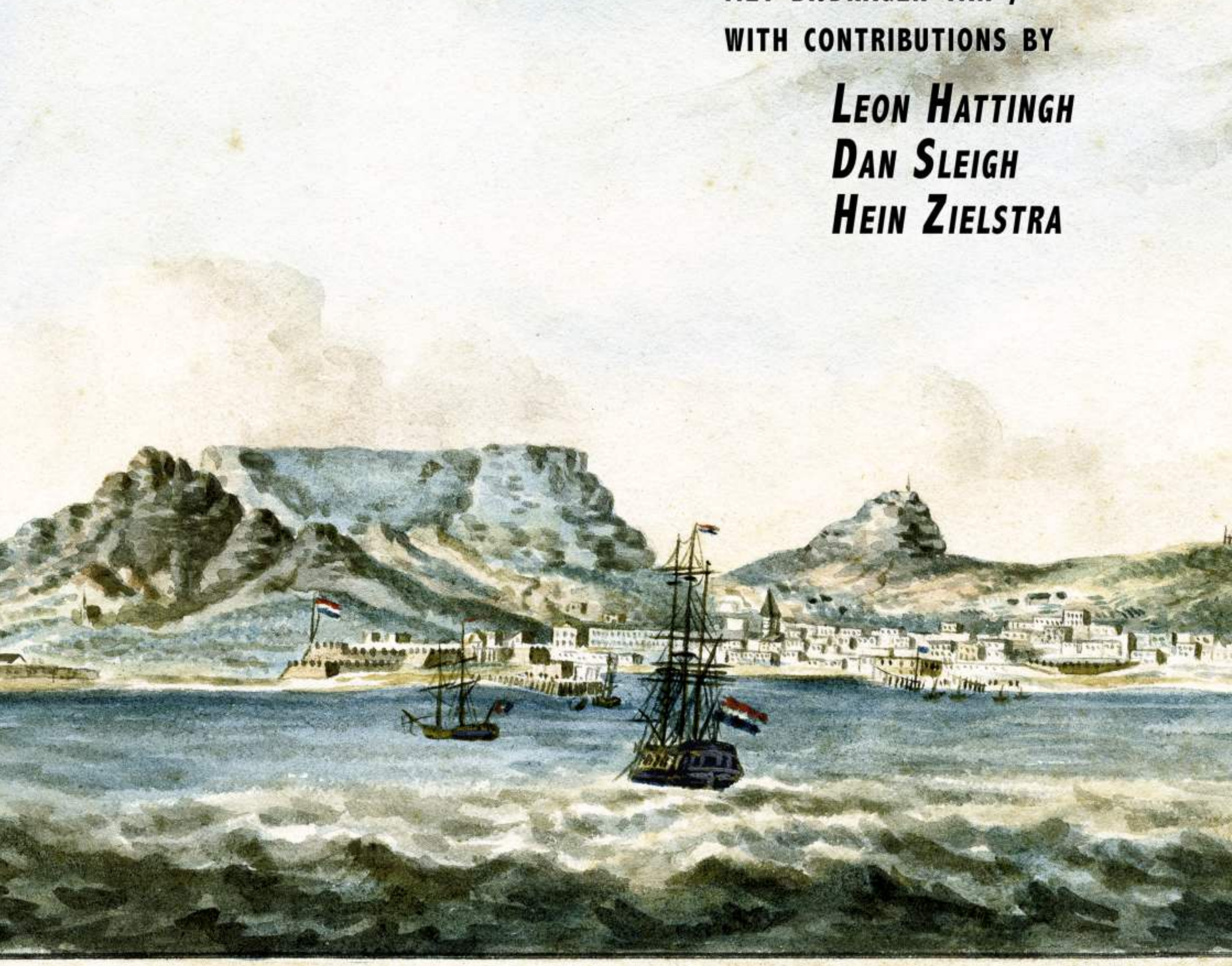
Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie
Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company

Bea Brommer

met bijdragen van /
with contributions by

Leon Hattingh
Dan Sleigh
Hein Zielstra



V Afrika / Africa

Atlas Maior

nationaalarchief

Universiteit Utrecht
Faculteit Geowetenschappen

KNAG

Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie
Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company

V Afrika / Africa

Bea Brommer

met bijdragen van /
with contributions by

Leon Hattingh
Dan Sleigh
Hein Zielstra

Atlas Maior

Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap
KNAG

nationaal archief

Universiteit Utrecht
Faculteit Geowetenschappen

Inhoudsopgave / Table of Contents

2 . . . . . .Inhoudsopgave / Table of Contents

7 . . . . . .Voorwoord / Preface

8 . . . . . .Colofon / Colophon

9 . . . . . .I De VOC in Afrika, 1602-1795

21 . . . . .I The VOC in Africa, 1602-1795

32 . . . . .II Afrika en de VOC: kaarten, plattegronden en topografische tekeningen, 1590-1806

32 . . . . .II Africa and the VOC: maps, plans and topographical drawings, 1590-1806

32 . . . . .De zeeweg naar Oost-Indië / The sea route to the East Indies

32 . . . . . Bartolameu Lasso, 1590 :
[Kaart van de Atlantische Oceaan].
[Chart of the Atlantic Ocean].

33 . . . . . [Bartolomeu Lasso, 1590] :
[Kaart van de oostkust van Afrika en Madagascar].
[Chart of the east coast of Africa and Madagascar].

34 . . . . . [Joan Blaeu II, ca./c. 1700] :
[Kaart van de Atlantische Oceaan].
[Chart of the Atlantic Ocean].

35 . . . . . Jacob Duyff & G. Praater, [ca./c. 1789] :
Nieuwe / Wassende Graadige / Paskaart / Van de Groote Oceaan […].
New / Mercator / Chart / Of the Atlantic Ocean […].

36 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
Porto Santo 5 myl oost ten Z van U.
Porto Santo 5 miles East by S from You.
Den Serters daer bij lancks Seylende.
The Ilhas Desertas while Sailing past them.
Den Serters van Islo de Madera.
The Ilhas Desertas from the Island of Madeira.

36 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Adij 13 may t' eylant peurto Santo / smorgens. S.t.W. ontrent 7 mijllen.
On 13 May the island of Porto Santo / in the morning / S.b.W. about 7 miles.
Peurto santo tsavons. Z.
Porto Santo in the evening. S.
Peurto santo t'smorgens adij 14 mayo an:o 1601 noord oost van ons.
Porto Santo in the morning on 14 May anno 1601 North-East from us.

36 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Ysla Madera Z.w. ten westen adij 14 mayo t 'smorgens.
The Island of Madeira S.W. by West on 14 May in the morning.
Ysa Desierta Jegen over Madera n. ost.
The Island of Deserta Grande opposite Madeira to the East.

37 . . . . . [Johannes Rach, 1762-1780] :
Het Gezicht van de stad Madeera van de Reede / af te zien 1 Engelise meile van de Stadt.
The View of the town of Madeira [Funchal] as seen from the Roads / 1 English mile from the Town.

37 . . . . . WBE Paravicini, 1802 :
Gezigt van het Eyland Teneriff; […].
View of the Island of Tenerife; […].

38 . . . . . [Hessel Gerritsz, 1627-1628] :
[Kaart van Isle Romes, Isle Bravo, Isle Fogho].
[Chart of the Island of Rombo, the Island of Brava, the Island of Fogo].

38 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Ady 24 maij t'eylant Isle de Sal smorghens ghesien. O.s.o. / S.o. ten O. / westen.
On 24 May the Island of Sal as seen in the morning. E.S.E. / S.E. by E. / West.
Het boven verschrev. eylant ontrent 2½ mijl n.o. ten oosten.
The island mentioned above about 2½ miiles N.E. by East.

39 . . . . . [Hessel Gerritsz, 1627-1628] :
Ilha de Maijo nae de afteijckeninghen C. Matelieffs.
The Island of Maio from the drawings by C. Matelieff.

39 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Dijt eylant ontrent twee mijlen van ons / ghenaempt Isela die Meij. / Z. t. westen.
This island about two miles from us / called the Island of Maio. / S. b. West.
Dit is het verschrev: Isela die Mej / doen het een mijl van ons was ghecontefeijt saevens. / W. t. z.
This is the Island of Maio mentioned above / when it was one mile from us, drawn in the evening. / W. b. S.

39 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
[Kustopdoening van het eiland Maio] / W. N. Westen.
[Profile of the Island of Maio] / W. N. West.

40 . . . . . [Caspar Schmalkalden, ca./c. 1646] :
Sant Jago, auf derselben Insel.
São Tiago [Ribeiro Grande / Cidade Velha], op het Eiland met dezelfde naam.
São Tiago [Ribeiro Grande / Cidade Velha], on the Island with the same name.

40 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1627] :
N:o 11. [Kaart van de Baai van Sint Vincent en gezicht op het Eiland St. Antonio].
N:o 11. [Chart of São Vicente Bay and view of the Island of Santo Antão].

41 . . . . . [J.W. Cloppenburg, 1762] :
Aldus vertoont zig de Baaij van S:t Vincent.
Thus appears the Bay of São Vicente.

41 . . . . . [J.W. Cloppenburg, 1762] :
Aldus vertoont zig het Eijland S:t Vincent als men het 5 Mijlen van zig heeft.
Thus appears the Island São Vicente when you have it 5 Miles from you.

42 . . . . . [J.W. Cloppenburg, 1762] :
Het Eijland S:t Antonio.
The Island of Santo Antão.

43 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1603] :
Aldus is het eylant Fernando de Lorondo ghedaen als men / op de reede leggedt.
Thus appears the island of Fernando de Noronha when one is / lying in the roadstead.

43 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1603] :
Aldus is het eylandt fernando do lorondo gedaen als de steyle pick suijdt suijdt oost van U is, ontrent 3 mijlen.
Thus appears the island of Fernando de Noronha when the steap peak is South by South-East from You, about 3 miles.

43 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
T' Eijlandt Fernande de Noronho.
The Island of Fernando de Noronha.

44 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1725-1750] :
Ilie Ferdonando d'Noronho.
The Island of Fernando de Noronha.

44 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1700-1750] :
Il: Ferdonando de Noronho.
The Island of Fernando de Noronha.

45 . . . . . [Isbrant Vlick, 1678] :
Ilhia fardinando de Noronha.
The Island of Fernando de Noronha.

45 . . . . . [Isbrant Vlick, 1678] :
T Eijlandt ferdinando di Noronha.
The Island of Fernando de Noronha.

45 . . . . . G.F.W., [1665] :
[Kaarten en profielen van de Martin Vaz-Eilanden].
[Charts and profiles of the Islands of Martin Vaz].

46 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1598] :
Aldus verthoonde hem het Eylant gheleghen / bij Maria dangosta en Martyn de vaes / oost zuijt oost van ons, ontrent 9 mylen daervan zynde.
Thus appeared the Island lying / near Maria d'Angosto and Martim Vaz / East South East from us, being from there about 9 miles.
Aldus het selfde legghende noorden van ons ontrent / drie mylen daervan zynde.
Thus the same lying North from us being about / three miles from it.

46 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
Ascension Oost Noort Oost Van U 2 Mylen.
Ascension East North East From You 2 Miles.
Ascension Noort Noort Oost Van U Omtrent 3 Mylen.
Ascension North North East From You About 3 Miles.
Item Aldus Was Het Eylant Gedaen / Als wy dat eerst quamen te sien en was ontrent / oost ten suyen van ons 4 Duitsche mijlen.
Similarly Thus The Island Appeared / When we first sighted it and it was about / East by South from us 4 German miles.

46 . . . . . [Jacob Pietersz, 1599] :
Item aldus vertoonde hem het eylant Ascencion / en was zo verd als men van beneden zien kunde.
Similarly thus appeared the island of Ascension / and was as far as can be seen below.

47 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
'T Eijlandt Ascension. / is gelegen op .7. graaden en 28 minuten / Zuijder Breedte.
The Island of Ascension. / is situated at 7 degrees and 28 minutes / Southern Latitude.
'T Eijlandt, St. Helena. / gelegen op de Hoogte van .16. graden en een ¼ / Besuijden de Linie.
The Island, of St. Helena. / situated at the Latitude of 16 degrees and ¼ / South of the Equator.

47 . . . . . [Aert Gijsels, 1638] :
Sant Elena.
St. Helena.

48 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1680-1720] :
T' Eijlandt, / St. Helena.
The Island of, / St. Helena.

48-49. . . . [Jan Brandes], 1787 :
Het Eiland St. Helena getekend van de Rhee.
The Island of St. Helena drawn from the Roadstead.

49 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
Aldus vertoont hem 't Eijlandt Sta. Helena […].
Thus appears the Island of St. Helena […].

50 . . . . . J. Nijhov, 1658 :
Affbeeldinge van 't Eylandt Sant Helena.
Depiction of the Island of St. Helena.

51 . . . . . J: Nijhov, 1658 :
De Kerck-Valley van 't Eijlant Santa Helena Ao 1658.
The Church Valley on the Island of St. Helena Ao 1658.

51 . . . . . [Johannes Rach, 1762-1780] :
Het Gezigt op Het Eijland St. Helena van de / Reede af te zien.
The View of the Island of St. Helena / as seen from the Roadstead.

52 . . . . . Jan Jacobsz. Schipper, 1656 :
[Kaart van de Tristan da Cunha-eilanden].
[Chart of the Tristan da Cunha Islands].

52 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1696] :
N:o 1 / Aldus vertoont hem 't gebrooken ijlant als men daar N ten W ⅓ mijl van is.
N:o 1 / Thus appears Nightingale Island when one is N by W ⅓ mile from it.
N:o 2 / Aldus vertoont hem t Naghtglas ijland als men daar N W 3 mijl van is.
N:o 2 / Thus appears Inaccessible Island when one is N W 3 mile from it.
N:o 3 / Aldus vertoont hem Tristan da Cunha als men 't ONO 4 mijl van hem heeft.
N:o 3 / Thus appears Tristan da Cunha when you have it ENE 4 miles from you.

53 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1696] :
N:o 2 / Aldus vertoont hem 't Naghtglas ijlant als men daar Z 1 mijl van is.
N:o 2 / Thus appears Inaccessible Island when one is S 1 mile from it.

53 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1696] :
3 Vertooningen van 't gebrooken ijland.
3 Depictions of Nightingale Island.

54 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1696] :
N:o 1 / Aldus vertoont hem 't gebrooken ijlant als men daar N ten O 1½ mijl van is.
N:o 1 / Thus appears Nightingale Island when one is N by E 1½ mile from it.
N:o 1 / En aldus vertoont hem 't gebrooken ijlant als men 't noorden 1 mijl van hem heeft.
N:o 1 / And thus appears Nightingale Island when you have it North 1 mile from you.
N:o 2 / Aldus vertoont hem 't naghtglas ijland als men 't: O ten Z 1½ mijl van hem heeft.
N:o 2 / Thus appears Inaccessible Island when you have it E by S 1½ mile from you.

54 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1696] :
3 Vertooningen van 't Naghtglas IJland.
3 Depictions of Inaccessible Island.

55 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
T Nagt Glas Eijlandt / N:o 1. Verthoont aldus als de Vlacke hoeck NtO: ½ mijl van sich is.
Inaccessible Island / N:o 1. Appears thus when the Low point is N. b. E. ½ mile from you.
T Nagt Glas Eijlandt / N:o 2. Verthoont aldus sijnde ZWtZ 3 mijl van sich.
Inaccessible Island / N:o 2. Appears thus being S.W. b. S. 3 miles from you.
T Nagt Glas eijlandt / N:o 3. Verthoont aldus alst NW:t ½ mijl van sich is.
Inaccessible Island / N:o 3. Appears thus when it is NW ½ mile from you.

55 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
T Nagt Glas Eylandt / N:o 4. Verthoont aldus alst Z.O:t 3 mijl van sich is.
Inaccessible Island / N:o 4. Appears thus when it is S.E. 3 miles from you.
T Nagt Glas Eylandt / N:o 5. Verthoont aldus alst OtZ 1½ mijl van sich is.
Inaccessible Island / N:o 5. Appears thus when it is E.b.S. 1½ miles from you.
T Nagt Glas Eylandt / N:o 6. Onder 't gebroocken eylandt ten Ancker leggende, op 34: vaam een Canon schoot van de wal, / verthoont hem deese, in t NWt. W ½ W:t aldus, zijnde 3 mijl van sich.
Inaccessible Island / N:o 6. Anchored below Nightingale Island in 34 fathoms at one Cannon shot from the shore, / it appears thus, NW.b.W. ½ W., being 3 miles from you.
T Nagt glas Eylandt / N:o 7. Verthoont aldus, als men Noorden 1 mijl van sich heeft.
Inaccessible Island / N:o 7. Appears thus, when you have it North 1 mile from you.

56 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
Tristan d' Cunha / N:o 8. Verthoont aldus als men onder t Gebroocken Eijlandt, op 34: vaam, een Canon / schoot van de wal, ten ancker leght int NNO:t 5: mijl van sich.
Tristan da Cunha / N:o 8. Appears thus when one is anchored under Nightingale Island in 34: fathoms, one Cannon shot from the shore, N.N.E. 5: miles from you.
T Gebrooken Eijlandt / N:o 9. Verthoont als 't zelve Z:t:W.t 1½ mijl van sich heeft.
Nightingale Island / N:o 9. Appears thus when you have it S.b.W. 1½ mile from you.
T Gebroocke Eijlandt / N:o 10. Verthoont aldus als 't zelve Zuijden 1 mijl van sich is.
Nightingale Island / N:o 10. Appears thus when it is South 1 mile from you.
T Gebroocken Eijlandt / N:o 11. Verthoont aldus, alst ZtO: ½ mijl van sich is.
Nightingale Island / N:o 11. Appears thus when it is S.b.E. ½ mile from you.

56 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
T Gebroocken Eijlandt / N:o 12. Verthoont aldus, als 't N:WtW:t 3½ mijl van sich is.
Nightingale Island / N:o 12. Appears thus when it is N.W.b.W. 3½ miles from you.
T Gebroocken Eijlandt / N:o 13. Verthoont aldus letter A: West van sich, een Canon schoot, van de wal.
Nightingale Island / N:o 13. Appears thus [when you have the] letter A: West from you, a Cannon shot, from the shore.
T Gebroocken Eijlandt / N:o 14. Verthoont aldus, als men daar onder ten ancker leght, op 34 vaam, swardt zandt / met klijne steenties vermengt sijnde dan letter A: de plaats daar men aan landt kan coomen, en meede versch waater heeft, West van sich, een Canon schoot.
Nightingale Island / N:o 14. Appears thus, when one is anchored below it, in 34 fathoms, black sand / mixed with small pebbles letter A: being the place where one can get ashore, and have fresh water, West from you, a Cannon shot.

57 . . . . . [Rijklof van Goens, 1657] :
[Kaart in vogelvluchtperspectief van Diego Alvarez].
[Map in bird's-eye perspective of Gough Island].

58 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
Pascaert van de Zeecusten / van Rio, de Gabon, tot / Cabo, de Boã Esperança.
Chart of the Coasts / from the Gabon, to / the Cape of Good Hope.

59 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
'T Eylant St Thome.
The Island of São Tomé.

60 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
D Stadt Loanda S Pauli.
The Town of Luanda.

60 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
D Stadt Loanda S Pauli.
The Town of Luanda.

61 . . . . . [Sieuwert Jansz. Boon, 1670] :
[Kaart van Sierras de S. Thome tot de Tafelbaai].
[Chart from Sierras de S. Thome to Table Bay].

62 . . . . . Klaes Fransz Bordingh, 1658 :
Streckeng Ende ferthoonynch fan de Kust fan Afrijka / bechenende fan de 29-10 Ende Eijndijcht op 13-10 […].
Extension And depiction of the Coast of Africa / beginning at 29° 10′ And Ending at 13° 10′ […].

62 . . . . . [Klaas Fransz Bordingh, 1658] :
[Kaart van de baai van Tombua bij Cabo Negro / Ponta do Enfião].
[Chart of Tombua Bay near Cabo Negro / Ponta do Enfião].

63 . . . . .Zuid-Afrika, de Kaapkolonie / South Africa, the Cape Colony

63 . . . . . Gerard van Keulen, [1704-1720] :
Het / Zuyder deel van / Africa / Vertoonende 't Land van de Caffres / Als meede Terra del Natal / met alle zijne Rivieren en Zeekusten / Int groot.
The / Southern part of / Africa / Showing the Land of the Kaffirs / As well as Terra Natal / with all its Rivers and Coasts / To a large scale.

64 . . . . . [Caspar van Weede, ca./c. 1654] :
[Kaart van de Saldanhabaai tot de Valsbaai].
[Chart from Saldanha Bay to False Bay].

65 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
[Kaart van de Saldanhabaai tot de Valsbaai].
[Chart from Saldanha Bay to False Bay].

66 . . . . . [Caspar van Weede, ca./c. 1654] :
[Kaart van de Valsbaai en Tafelbaai tot Dasseneiland].
[Chart of False Bay and Table Bay to Dassen Island].

66 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1650-1670] :
Copye van een afteykeninge ouergesonden bij Nicolaes van Baccum. / Vertonende het Vlackelandt voor de Tafel ende Leeuwenberg […].
Copy of a depiction sent by Nicolaes van Baccum. / Showing the Flat land before the Table Mountain and the Lion's Rump […].

67 . . . . . [Aert Gijsels, 1638] :
Cabo de Boa Esparansa.
The Cape of Good Hope.

68 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
De Tafel Bay geleegen aende Cabo de Bona Speranca, op 34 Graden.
Table Bay, situated at the Cape of Good Hope, at 34 Degrees.

69 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
[Kaart van de Tafelbaai].
[Chart of Table Bay].

69 . . . . . [Caspar van Weede, 1652-1653] :
Affteijckening van de Taeffelbaij […].
Depiction of Table Bay […].

70 . . . . . [Caspar van Weede, 1653] :
[Ontwerp voor het Fort de Goede Hoop].
[Design for Fort de Goede Hoop].

70 . . . . . [Caspar van Weede, 1653] :
Fort de goede hope.
Fort de Goede Hoop.

71 . . . . . [Caspar van Weede, ca./c. 1654] :
[Kaart van de Tafelbaai].
[Chart of Table Bay].

72 . . . . . [Caspar van Weede, 1654] :
Redout Duijnhoop.
The Redoubt Duijnhoop.

73 . . . . . [Caspar van Weede, ca./c. 1654] :
[Plattegrond van het fort en de Compagniestuin].
[Plan of the fort and the Company Garden].

73 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
Aldus Verthoont hem de Tafel Baij Geleegen aen Cabo de Bona Speranca.
Thus appears Table Bay Situated at the Cape of Good Hope.

74 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1656] :
[Kaart van het fort en de Compagniestuin].
[Plan of the fort and the Company Garden].

75 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1660] :
[Plan van het fort en de Compagniestuin].
[Plan of the fort and the Company Garden].

76 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1656] :
[Plattegrond van het fort].
[Plan of the fort].

76 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1656] :
[Plattegrond in opstand van het fort].
[Elevation plan of the fort].

77 . . . . . ABeeckman ad vivium pinxit, [1657-1658] :
[Gezicht op het fort en de Tafelberg].
[View of the fort and Table Mountain].

78 . . . . . [Zacharias Wagenaer, ca./c. 1663] :
Grondt-teijckeningh / van dit voorwerck 'twelck aende Noort zijde van't / fort de Goede Hope aen de Caep de bonne Esperance leijt […].
Plan / of this outwork which is situated on the North side of the / fort of Goede Hope at the Cape of Good Hope […].

79 . . . . . [Hendricq Lacus, ca./c. 1665] :
[Projectplan van een nieuw fort].
[Project plan for a new fort].

80 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1691] :
[Plattegrond van het Kasteel].
[Plan of the Castle].

80 . . . . . [Elias van Staden], 1710 :
T Casteel aan Caap / de Goede Hoop.
The Castle at the Cape of Good Hope.

81 . . . . . E v. Stade, 1710 :
Cabo de goede Hoop 1710.
The Cape of Good Hope 1710.

82-83. . . . [Pieter Potter, 1657] :
[Kaart van de Valsbaai tot de Tafelbaai].
[Map from False Bay to Table Bay].

84 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1656] :
[Kaart van de Valsbaai tot de Tafelbaai].
[Map from False Bay to Table Bay].

84 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1656] :
[Kaart van de Valsbaai tot de Tafelbaai].
[Map from False Bay to Table Bay].

85 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1661] :
[Kaart van de uitgegeven percelen aan de Kaap].
[Map of the freeholdings granted at the Cape].

86-87. . . . [Pieter Potter, ca./c. 1658] :
[Kaart van de Valsbaai tot de Tafelbaai].
[Map from False Bay to Table Bay].

88 . . . . . [Elias van Staden], 1710 :
De Stadt, het Casteel en de Rheede / van Caap de Goede Hoop / uijt de Thuijn van d E. fiscaal Blesius.
The Town, the Castle and the Roadstead / at the Cape of Good Hope / from the Garden of the Hon. Fiscal Blesius.

89 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1661] :
Verbeterde Caerte groot/ Besteck, van de Taeffel-Baij en de / Buyten Rhee ofte anckergronden.
Improved Chart to a large / Scale, of Table Bay and the / Outer Roadstead or anchorage.

89 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1663] :
[Kaart van de Tafelbaai].
[Chart of Table Bay].

90 . . . . . [Kaje Jesse Slotsboo, 1714] :
Concept van 't Plaan de Caap de Goede Hoop.
Concept Plan for the Cape of Good Hope.

91 . . . . . [Pieter Gijsbert Noodt, 1718] :
[Plattegrond van het Kasteel].
[Plan of the Castle].

91 . . . . . [Pieter Gijsbert Noodt, 1718] :
Profiel van de Nieuwe Wercken omt Kasteel [...].
Profile of the New Defence Works around the Castle [...].

92-93. . . . [Kaje Jesse Slotsboo & Evert Walraven Cochius, 1723] :
[Kaart van de Tafelbaai met geprojecteerde kustverdedigingswerken].
[Chart of Table Bay with projected coastal defence works].

94 . . . . . [Evert Walraven Cochius, ca./c. 1719] :
N:o 15 [Kaart van geprojecteerde verbeteringen aan het Kasteel].
N:o 15 [Project plan for improvements to be made to the Castle].

95 . . . . . [Johannes Rach, 1762-1780] :
[Gezicht op het Kasteel aan Kaap de Goede Hoop].
[View of the Castle at the Cape of Good Hope].

95 . . . . . [Johannes Rach, 1762-1780] :
[Gezicht op het Kasteel aan Kaap de Goede Hoop].
[View of the Castle at the Cape of Good Hope].

96 . . . . . [Jurgen Lievenberg, 1744] :
[Kaart van de Zeelinie in aanbouw].
[Map of the Sea Line under construction].

97 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1760] :
Plan. / vande / Tafel=Baay.
Map. / of / Table Bay.

98 . . . . . [Carel David Wentzel, ca./c. 1760] :
Plan der Situatie van de Caap de Goede Hoop.
Map of the Situation of the Cape of Good Hope.

99 . . . . . C.F. Brink, [1767] :
Gesigt van Cabo de Goede Hoop.
View of Cape of Good Hoop.

98-99. . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
N:o 4 Gesigt van de Caabstad.
N:o 4 View of Cape Town.
N:o 3 Gesicht van de Caabstad (vanuit zee).
N:o 3 View of Cape Town (from the sea).

100-101 . . . [Carel David Wentzel, ca./c. 1760] :
Plan ofte Afteeke= / ning van de Stad en 't Casteel aan Cabo de / goede Hoop […].
Plan or Depiction / of the Town and the Castle at the Cape of Good Hope […].

102 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1760/1789] :
Plan van de Situatie van de Kaap de Goede-Hoop.
Plan of the Situation of the Cape of Good Hope.

103 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1785] :
Plan / van Cabo de Goe= / de Hoop met de si= / tuatie en vestingwer= / ken die sig rondsomme dit / vlek bevinden.
Map / of the Cape of Good / Hope with its / situation and fortifications / surrounding this / settlement.

104-106 . . . Van de Graaff, Thiebault, & Barbier, 1787 :
Plan / Der Situatie van de Caap De Goede Hoop / en der selver Aangelegen fortificatie werken […].
Plan / Of the Situation at the Cape of Good Hope / and its Adjoining fortifications […].

107 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1785-1787] :
[Kaart van de geprojecteerde linies in de Tafelvallei].
[Map of the projected defence lines in the Table Valley].

108 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1785-1787] :
[Kaart van de geprojecteerde linies in de Tafelvallei].
[Map of the projected defence lines in the Table Valley].

109 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1785-1787] :
[Kaart van de geprojecteerde linies in de Tafelvallei].
[Map of the projected defence lines in the Table Valley].

108-109 . . . Thiebauld & Van de Graaff, 1786 :
Plan van de Linie langst den Zuijdelijken Oever van de Tafel-Baaij, of langst de zee, strekkende van het Casteel de Caap de Goede Hoop tot aan het / Fort de Knokke […].
Project of the Sea Line along the Southern Shore of Table Bay, or along the sea, extending from the Castle of Cape of Good Hope to / Fort de Knokke […].

110-111 . . . Thiebauld; Sb:W: van de Graaff, 1786 :
Situatie Plan van het Retranchement genaamdt / de Zonne-Blom.
Situation Plan of the Defence Line called / the Zonnebloem.

110-111 . . . Sb:W:Van de Graaff, 1786 :
Project van eene Linie of Retranchement, tot Sluiting van het / voorname acces op de Steede de Caap de Goede Hoop […].
Project for a Defence Line or Retrenchment, for the purpose of Closing the / main access to the Town of Cape of Good Hope […].

112-113 . . . [Louis Michel Thibault & Sebastiaan Willem van de Graaff, ca./c. 1786] :
[Kaart van geprojecteerde verbeteringen aan de Zeelinie].
[Map of projected improvements to the Sea Line].

112-113 . . . Thiebauld; Sb:W: van de Graaff, 1786 :
Plan van de Linie langst den Zuijdelijken Oever, van de Tafel-Baaij / of langst de Zee […].
Map of the Sea Line along the Southern Shore, of Table Bay / or along the Sea […].

114-115 . . . L.M. Thibault & W. Starrenburg, [1805] :
Project ter herstelling van een gedeelte der Linie / om te dienen in plaats van de door de Zee omgeworpene / Batterijen Elisabeth, Helena en Charlotte. […].
Project for the reconstruction of a part of the Sea Line / as a replacement for the Elisabeth, Helena and Charlotte Batteries / destroyed by the Sea. […].

114 . . . . . L.M. Thibault Cap. Ingenieur au Cap de Bonne Eprance inv., [1793] :
Plan / van de Batterijen Elisabeth [Helena] en Charlotte / en Projet / voor de reparatie van de zelve.
Plan / of the Elisabeth [Helena] and Charlotte Batteries / and Project / for the reconstruction of the same.

115 . . . . . H:P: Wijting Schull, 1790 :
Teekening der Platte Grond van het Gebouw der Reconvalescenten etca: aan de Linie.
Drawing of the Ground Plan of the Building for the Convalescents etca: at the Sea Line.

116-117 . . . Sb:W: van de Graaff, Thibauld &, C:J: van de Graaff 1787 :
Caart der Situatie van den Zuijdelijken oever van de Tafel-Baaij […].
Map of the Situation at the Southern shore of Table Bay […].

118 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1786-1787] :
[Ontwerpplan voor een tweede voorwerk aan de oostzijde van het Kasteel].
[Project plan for a second outwork to the east of the Castle].

118 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1786-1787] :
[Plan en profielen van het Kasteel].
[Plan and profiles of the Castle].

119 . . . . . Antonie Schoonhuijzen, [1785-1786] :
Dit is de grondtekening en opstal / Aan de BinneZijde, Van 't Ravelijn Leggende / Voor de Casteels Poort.
This is the ground plan and elevation / On the Inside, Of the Outwork Situated / Before the Castle Gate.

119 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1786] :
[Ontwerpplan voor een tweede voorwerk aan de oostzijde van het Kasteel].
[Project plan for a second outwork to the east of the Castle].

120 . . . . . Sb:W: van de Graaff, 1786 :
Plan van de Citadel, of het Casteel de Caap – de Goede Hoop […].
Plan of the Citadel, or the Castle at the Cape of Good Hope […].

120 . . . . . [Louis Michel Thibault, 1788] :
[Kaart van de batterijen Roggebaai en Amsterdam].
[Plan of the Rogge Bay and Amsterdam Batteries].

121 . . . . . [Louis Michel Thibault, ca./c. 1787] :
Colonie van Cabo de Goede Hoop / Plan van de Batterij Rogge Baay.
Colony of the Cape of Good Hope / Plan of the Rogge Bay Battery.

122 . . . . . [Cornelis Jacob van de Graaff, ca./c. 1787] :
Plan en Profil van de Batterije aan de Rogge Baaij / aan de Caap de Goede Hoop geboud in 1787.
Plan and profile of the Battery on Rogge Bay / at the Cape of Good Hope, built in 1787.

122 . . . . . [Cornelis Jacob van de Graaff, ca./c. 1787] :
Profil tot de Batterije aan de Rogge Baaij / aan de Caap de Goede Hoop 1787.
Profile of the Battery on Rogge Bay / at the Cape of Good Hope 1787.

123 . . . . . C:J: van de Graaff, [1787] :
Batterij aan de Rogge-Baaij / aan de Caap gebouwd in 1787.
Battery on Rogge Bay / at the Cape built in 1787.

123 . . . . . [Cornelis Jacob van de Graaf, ca./c. 1787] :
Profil van de Battery / aan de Rogge Baay op de Lyne A: B:.
Profile of the Battery / on Rogge Bay according to the Line A: B:.

124 . . . . . L.M. Thibault, A:o 1792 :
Plan der battery amsterdam van boven te zien […].
Plan of the Amsterdam Battery as seen from above […].

124 . . . . . [Louis Michel Thibault, ca./c. 1792] :
[Plattegrond van de Batterij Amsterdam].
[Plan of the Amsterdam Battery].

125 . . . . . [Louis Michel Thibault, ca./c. 1792] :
N:o / Platte grond van den regter vleugel der Canon Kelders van Batterie Amsterdam.
N:o / Plan of the right wing of the Cannon Basements of the Amsterdam Battery.

125 . . . . . [Louis Michel Thibault], 1786 / [1792] :
Gesigt der Batterie Amsterdam zoo als deselve sig van vooren front makende teegen de goede anker-plaats der Tafel-Baaij vertoont. 1786.
View of the Amsterdam Battery as it appears from the front facing the good anchorage of Table Bay.
Afteekening der Batterie Amsterdam, zoo als deselve van agteren te zien is.
Depiction of the Amsterdam Battery, as it appears from the rear.
Profil ofte doorsnit van dit werk, volgens de op de Grondteekening en het Plan getrokkene Linie A.B.
Profile or cross-section of this defensive work, according to the Line A.B. drawn on the Plan.

126 . . . . . Johannes Rach, 1762 :
Gezigt van het water kasteel aan Cabo de Goede Hoop te sien van de rhede Int Z:W.
View of the water castle at the Cape of Good Hope as seen from the roadstead in the S:W.

126 . . . . . Joh:s Rach, 1762 :
Het Gezigt, van de Groote Batterij Chavonis van de Strand Cabo de / Goede hop Af te Sien in 't W:t, N:d, W:t.
The view of the Great Battery Chavonnes as Seen from the Shore of Cape of / Good Hope in the W:t, N:th, W:t.

127 . . . . . [Louis Michel Thibault, ca./c. 1786] :
Plan der Batterie Chavonnes.
Plan of the Chavonnes Battery.

127 . . . . . [Louis Michel Thibault, 1786-1791] :
Plan / de la Batterie / de Chavaune.
Plattegrond / van de Batterij / Chavonnes
Plan / of the Chavonnes / Battery.

128 . . . . . [Louis Michel Thibault, ca./c. 1788] :
[Ontwerpplan voor de Batterij Chavonnes].
[Project plan for the Chavonnes Battery].

128 . . . . . [Louis Michel Thibault, 1788-1791] :
[Profiel van de Batterij Chavonnes].
[Profile of the Chavonnes Battery].

129 . . . . . [Jean Michel Thibault, 1788-1791] :
Vue geometrale et profil de la batterie de Chavaune.
Doorsnede en profiel van de Batterij Chavonnes.
Cross-section and profile of the Chavonnes Battery.

129 . . . . . [Jean Michel Thibault, 1787] :
[Doorsnede van de Batterij Chavonnes].
[Cross-section of the Chavonnes Battery].

130 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1657] :
[Plattegrond van het fort en de Compagniestuin].
[Plan of the fort and the Company Garden].

131 . . . . . [Isaak de Graaf, ca./c. 1700] :
T' Fort de Goede Hoop, / s' Comps tuyn, en eenige Publique / en Particuliere Gebouwen, daar omtrent.
The Fort of Good Hope, / the Company's garden, and some Public / and Private buildings, in the vicinity.

131 . . . . . [Zacharias Wagenaer, 1663] :
[Plan van een waterbak].
[Plan of a water tank].

132 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1790] :
[Plan van de steede de Caap de Goede Hoop].
[Plan of the town of Cape of Good Hope].

132 . . . . . Josephus Jones, [1791] :
Platte grond van de Compagnies Thuyn Menagerie en Diergaarden. / aan Cabo de Goede Hoop.
Plan of the Company Garden, Menagerie and Zoo. / at the Cape of Good Hope.

133 . . . . . P.D. v. Boten, 1777 :
Plan / van Cabo de Goede Hoop / als se onder de Regering des / Hochgebooren Heern Baron / von Plettenberg, Gouver / neur en Raad van Indien, in ao 1777 / is gevonden worden.
Plan / of the Cape of Good Hope / as it was te be found / in Anno 1777 during the Government of the / Right Honourable Baron von Plettenberg, Governor / and Councillor of the Indies.

134 . . . . . L.M. Thibault, [ca./c. 1790] :
Geometral Elevation van het wagt Huijs / aan de Companies tuijn.
Geometric Elevation of the guard House / at the Company Garden.

134 . . . . . L.M. Thibault, 1803 :
Plan General / des Loges.
Algemeen Plan / van de Kooien.
General Plan / of the Cages.

135 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1770] :
N:o 16. / [Ontwerptekeningen van raampartijen en een klok].
N:o 16. / [Designs for windows and a clock].

136 . . . . . [Louis Michel Thibault, 1803] :
Facade Générale du Pr. Projet / des magazins à Bleds.
Voorgevel van het Eerste Project / voor de Korenmagazijnen.
Front of the First Project / for the Wheat stores.

136 . . . . . [Louis Michel Thibault, 1803] :
Plan Particulier / des magazins a Bled / du 1re. Projétee.
Speciaal Plan / van de Korenmagazijnen / Eerste Ontwerp.
Special Plan / of the Wheat stores / First Design.

137 . . . . . I.N. Wildt, [ca./c. 1800] :
Plan of the Slave Lodje / at the Cape of Good Hope.
Plattegrond van de Slavenloge / aan Kaap de Goede Hoop.

137 . . . . . [Louis Michel Thibault, ca./c. 1788] :
Plan / En masse des Cuisines offices / Logements de Domestiques, et d'esclaves / Du Gouvernement. / Au Jardin de La Compagnie.
Algemeen Plan / van de Keukens provisiekamers / Verblijven van de Bedienden en slaven / Van het Gouvernement. / In de Compagniestuin.
General Plan / of the Kitchens sculleries / Lodgings of the Servants and Slaves / Of the Government. / In the Company Garden.

138-139 . . . C.F. Brink, 1767 :
Plan en Caart van het Fort en Vlek an Cabo de Goede Hoop / so als het in het Jaar 1767 Gefortificeert en Betimmert Geweest.
Plan and Map of the Fort and Settlement at the Cape of Good Hope / such as it Was Fortified and Built in the Year 1767.

139 . . . . . [Barent Oldenland, ca./c. 1696] :
[Ontwerpplattegrond voor een nieuw ziekenhuis].
[Project plan for a new hospital].

140 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1770] :
[Ontwerpplattegronden voor een nieuw ziekenhuis].
[Project plans for a new hospital].

140 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1770] :
[Ontwerpplattegrond voor een nieuw ziekenhuis].
[Project plan for a new hospital].

141 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1770] :
[Ontwerpplattegrond voor een nieuw ziekenhuis].
[Project plan for a new hospital].

141 . . . . . [Carel David Wentzel, 1772] :
[Ontwerpplattegrond voor een nieuw ziekenhuis].
[Project plan for a new hospital].

142 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1770] :
[Ontwerp voor een nieuw ziekenhuis].
[Design for a new hospital].

142 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1783] :
Les Quartiers Militaires du Cap de Bonne Espérance […].
De Militaire Onderkomens aan de Kaap de Goede Hoop [...]
The Military Quarters at the Cape of Good Hope […].

143 . . . . . I. Rhenius & Joh: Wilh:m Wernich, 1791 :
Plan van S.E. Compagnies Stal met 't daar agter liggend Plein […].
Plan of the Hon. Company's Stables with the Plein situated behind it […].

144 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1785] :
[Plattegrond van Kaapstad].
[Plan of Cape Town].

145 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1785-1790] :
[Plattegrond van Kaapstad].
[Plan of Cape Town].

146 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1725-1730] :
[Kaart van de Tafelbaai in vogelvluchtperspectief].
[Map of Table Bay in bird's-eye perspective].

146 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
Cabo de Goede Hope van [= naar] het Oosten te sien. N:o 2.
The Cape of Good Hope as seen from [= towards] the East. N:o 2.

147 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
No: 2. Gesigt van de Caabstad.
No: 2. View of Cape Town.

148 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
Cabo de Goede Hope van het Oosten te zien. N:o 1.
The Cape of Good Hope as seen from the East. N:o 1.

149 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
No: 1. Gesigt van de Caabstad.
No: 1. View of Cape Town.

149 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
Cabo de Goede Hoop van het Oosten te zien. N:o 3.
The Cape of Good Hope as seen from the East. N:o 3.

150 . . . . . Johannes Rach 1762 :
Gezigt van Cabo de Goede Hoop met het Kasteel te sien in het N:W:.
View of the Cape of Good Hope with the Castle shown to the N:W:.

150 . . . . . [Johannes Rach, 1770-1780] :
Het Gezigt van Cabo de Goede hop van agtern aante / Zien Leggende int Noord W: Met desseles gebergtens en Reede.
The view of the Cape of Good Hope as Seen from the rear / Situated to the North W: With its mountans and Roadstead.

151 . . . . . Johannes Rach 1763 :
Gezigt van het Pleijn en Heeregragt aan Cabo de Goede Hoop.
View of the Plein and Heerengracht at the Cape of Good Hope.

151 . . . . . [D.V., 1777] :
Het Gezigt van Cabo de Goede Hoop van binnen op het / Pleijn met desselfs Gebergtens int verschiet.
The View of the Cape of Good Hope from the / Plein with its Mountains in the distance.

152 . . . . . Johannes Rach, 1764 :
Gezigt van het Stadhuijs aan Cabo de Goede Hoop.
View of the Town Hall at the Cape of Good Hope.

152 . . . . . [Johannes Rach, 1770-1780] :
Het Gezigt van het Staadhuijs van Cabo de gude hoop. / Met de selfs Grunmart en Gebergtens.
The View of the Town House of the Cape of Good Hope. / With its Greenmarket and Mountains.

153 . . . . . [Johannes Rach, 1770-1780] :
Het Gezigt van Het Ambags Quartier benevens / de Equepagie Werf Langs na de Leeuwe Staar op / Kabo de Goede Hoop.
The View of The Craftmen's Quarter and / Along the Chandler's Yard towards the Lion's Tail at / the Cape of Good Hope.

153 . . . . . [Samuel Davis, 1790] :
[Huizen aan de Strandstraat].
[Houses in Strand Street].

154-155 . . . Jbrandes, 1786 :
De strand straat van de Kaap de Goede Hoop te zien van de stoep van de lutherse predikants wooning naast de Lutherse kerk naar het Kasteel toe.
Strand Street at Cape Town viewed from the doorstep of the Lutheran minister's house next to the Lutheran Church towards the Castle.

154-155 . . . [Jan Brandes], 1787 :
De Kaap de Goede Hoop zo as 't zig vertoonde A:o 1787.
The Cape of Good Hope as it appeared A:o 1787.

156-157 . . . J. Jones, [ca./c. 1808] :
[Panorama van Kaapstad].
[Panorama of Cape Town].

158 . . . . . Johannes Rach 1762 :
Gezigt van Cabo de Goede Hoop strekkende van het kasteel tot aan de water batterij te Sien van de Rhede in 't Z:Z:W:.
View of the Cape of Good Hope extending from the castle to the water battery as Seen from the Roads towards the S:S:W:.

158 . . . . . [Johannes Rach, 1770-1780] :
Het Gesigt van Cabo de Gode Hoop met desselfs omleggende / Gebergtens af te zien int op Koomen van de Reede, Z.W. / beneden de Groote water Batterij tot vor bij de Linges.
The View of the Cape of Good Hope with its surrounding / Mountains as seen when Approaching the Roadstead, S.W. / from below the Great water Battery up to beyond the Sea Line.

159 . . . . . [Jacob van Renen, 1772] :
[Gezicht op Kaapstad].
[View of Cape Town].

159 . . . . . WP., [1805] :
Tafel Baay en Stad de Goede Hoop.
Table Bay and the Town of Good Hope.

160-161 . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1687] :
[Kaart van het Kaaps Schiereiland].
[Map of the Cape Peninsula].

162 . . . . . [Sebastiaan Willem van de Graaff, 1786] :
[Kaart van het Kaaps Schiereiland].
[Map of the Cape Peninsula].

163 . . . . . [Abraham Anias, ca./c. 1725] :
[Kaart van het Kaaps Schiereiland].
[Map of the Cape Peninsula].

164-165 . . . Van de Craaff & Barbier, 1786 :
Caart / Der Situatie van de / Caap De Goede Hoop […].
Map / Of the Situation of the / Cape Of Good Hope […].

166 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1725-1750] :
[Kaart van het Kaaps Schiereiland].
[Map of the Cape Peninsula].

166 . . . . . Carel David Wentzel, [ca./c. 1767] :
Plan van Cabo / de Goede Hoop tot aan / de Zuydelykste Hoe / ken van de Baay Fals.
Map of the Cape / of Good Hope as far as the / Southernmost Points / of False Bay.

167 . . . . . Van de Graaff & Barbier, 1788 :
Kaart van de Baaij van Cams, over het gebergte / aan de Kloof ten Noorden van de Caap de Goede Hoop.
Chart of Camps Bay, over the mountains / near Kloof Nek North of the Cape of Good Hope.

167 . . . . . Van Gennip & Van de Graaff, 1785 :
Schets van de Baaij van Cams, gelegen over het / Gebergte ten Noorden van de Caap de Goede Hoop.
Sketch of Camps Bay, situated over the / Mountains North of the Cape of Good Hope.

168 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1787] :
Situatie omtrent de aangelegde Batterije / in de Kloof waar op aagetoond werd, op wat / wijse dit acces door voors. Batterije gedeffendeerd worden kan. / ten Noorden de Caap de goede Hoop / 1787.
Situation of the Battery constructed / on Kloof Nek in which is shown, in what / way this approach can be defended by the aforesaid Battery. / to the North of the Cape of Good Hope / 1787.

169 . . . . . [Isaac van Es, 1730-1731] :
[Kaart van de Tafelbaai en de Houtbaai].
[Chart of Table Bay and Hout Bay].

169 . . . . . [Zacharias Wagenaer, ca./c. 1662] :
Houtbaijs omtreck / en gronden.
Delineation / and shoals of Hout Bay.

170 . . . . . Van de Graaff, Leijsten & Barbier, 1785 :
Plan van de Hout Baay / en Aangelegen Situatie […].
Chart of Hout Bay / and Surrounding Situation […].

171 . . . . . Van de Graaff, Thibaut & Barbier, 1787 :
Plan van de Hout-Baay aan Caap de Goede Hoop.
Chart of Hout Bay at the Cape of Good Hope.

171 . . . . . [Dominicus Michel Barbier, ca./c. 1788] :
Plan van de Hout-Baay.
Chart of Hout Bay.

172 . . . . . [Dominicus Michel Barbier, ca./c. 1788] :
[Kaart van de Houtbaai].
[Map of Hout Bay].

172 . . . . . [Johannes Schumacher of/or Robert Gordon, ca./c. 1778] :
Noord Hoek, Plaats van Ian Bruins.
Noord Hoek, Farm of Jan Bruins.

173 . . . . . Van de Graaff, 1788 :
Kaart van de Hout-Baij en Aangelegen Situatie van het Defilee […].
Chart of Hout Bay and Adjoining Situation of the Passage […].

174 . . . . . [Gabriel Müller, 1686] :
Model van een Bergwerck off mijne.
Model of a Mine.

174 . . . . . [Dominicus Michel Barbier], 1785 :
Batterijen in het Defilé / Van de Hout Baaij 1785.
Batteries in the Passage / From Hout Bay 1785.

175 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1788] :
Project Plan van de beijde Batterijen / dienende tot de beveiliging der Houtbaaij.
Project Plan for the two Batteries / serving for the defence of Hout Bay.

175 . . . . . J. Jones, [1803-1806] :
Plan / van de Situatie en Legging der Plaats / Orange=Grove. / Omtrend de Hout-Baay […].
Plan / of the Situation and Layout of the Farm / Orange Grove. / near Hout Bay […].

176-177 . . . [Gerrit de Haan, 1761] :
[Tafel Baaij en Baaij Falso].
[Table Bay and False Bay].

176 . . . . . [Isaac van Es, ca./c. 1729] :
[Kaart van de Valsbaai].
[Chart of False Bay].

177 . . . . . [Marten van der Meer, 1740] :
[Kaart van de Valsbaai].
[Chart of False Bay].

178-179 . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, 1777 :
[Panorama van de Valsbaai].
[Panorama of False Bay].

178 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Steenbergen en Baaij Falsch.
The Steenberg and False Bay.

180 . . . . . R:J: Gordon, 1780 :
[Kaart van de Valsbaai].
[Chart of False Bay].

181 . . . . . R:J: Gordon, [ca./c. 1778] :
Halve zijde van baay fals, / om te tonen dat de Caab aan dese / zijde, niet makkelijk te nemen is.
Half a part of False Bay / in order to show that the Cape / cannot be taken easily from this side.

181 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c.1790] :
[Kaart van de Simonsbaai].
[Chart of Simon's Bay].

182 . . . . . M:r Dallrymple, 1755 :
[kopie door/copy by Dominicus Michel Barbier, ca./c. 1785].
Plan de la Baye, / De Simon / situé au Cap de Bonne-Espérance.
Kaart van de Simons / Baai, / gelegen aan de Kaap de Goede Hoop.
Chart of Simon's / Bay, / situated at the Cape of Good Hope.

183 . . . . . C.D. Wentzel, [1767] :
[Kaart van de Simonsbaai met twee geprojecteerde batterijen].
[Chart of Simon's Bay with two projected batteries].

183 . . . . . C.F. Brink, [1772] :
[Kaart van de Simonsbaai met twee geprojecteerde batterijen].
[Chart of Simon's Bay with two projected batteries].

184 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
N:o 1. Gesigt van de Baaij Falsch.
N:o 1.View of False Bay.

184 . . . . . [François Reinier Duminy, 1802-1806] :
[Kaart van Simonsstad].
[Plan of Simon's Town].

185 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
N:o 2. Gesigt van de Baaij Falsch.
N:o 2.View of False Bay.

186-187 . . . [Anoniem/Anonymous, 1803-1806] :
Plan / van de Situatie en legging van 'S. Gouvernements Tuin / in de Simons=Baay [...].
Plan / of the Situation and layout of the Government Garden / at Simon's Bay [...].

186 . . . . . Geulielmus Murray Deliniet, 1784 :
Simon's bay within False bay. Cape of Good Hope.
De Simonsbaai binnen de Valsbaai. Kaap de Goede Hoop.

187 . . . . . Johann Christian Friderici, 1789 :
Prospect van der Rheede in der Simons-Baij gelegen in der Bay-Falso.
View of the Roads in Simon's Bay situated in False Bay.

188 . . . . . Joh:Chr: Friderici, [ca./c. 1795] :
Muyzenberg den VII August anno MDCCXCV.
Muizenberg on the 7th of August anno MDCCXCV.

188 . . . . . Barbier, 1786 :
Kaart van een gedeelte der Situatie van / het Defilee langs de Baaij Fals – van Muijsenburg / tot aan de Kalk-Baaij.
Map of a part of the Situation of / the Passage along False Bay – from Muizenberg / to Kalk Bay.

189 . . . . . Van de Graaff, Thiebaut & Barbier, 1787 :
Baay Fals.
False Bay.

190 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1786] :
[Situatieplan van Muizenberg].
[Situation plan of Muizenberg].

191 . . . . . [Dominicus Michel Barbier, 1787] :
[Ontwerp en situatieplan van een versterking bij Muizenberg].
[Project and situation plan of a fortification at Muizenberg].

191 . . . . . [Dominicus Michel Barbier, 1787] :
[Ontwerp en situatieplan van een versterking bij Muizenberg].
[Project and situation plan of a fortification at Muizenberg].

192 . . . . . Van de Graaff & Barbier, 1787 :
Cart van de Situatie gelegen tussen de Baaij-Fals / langst Constantia en het Nieuland, tot aan de drie-Koppen, of tot omtrent ¼ Uur ten z.oosten van de Caap de Goede-Hoop.
Map of the Situation between False Bay / along Constantia and Nieuwland [Newlands], as far as the Drie Koppen [Mowbray], or about ¼ Hour to the South-East of the Cape of Good Hope.

193 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1803-1806] :
[Kaart van de vallei tussen Valsbaai en Houtbaai].
[Map of the valley between False Bay and Hout Bay].

193 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1803-1806] :
[Kaart van de vallei tussen Valsbaai en Houtbaai].
[Map of the valley between False Bay and Hout Bay].

194 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Steenbergen en een gedeelte van de Baaij Falsch.
The Steenberg and part of False Baij.

194 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Steenbergen en Baaij Falsch.
The Steenberg and False Bay.

195 . . . . . Frederitie, 1787 :
Caart van de Situatie gelegen, tussen de Baaij-Fals & de groote- / Wijn-Berg, ten Zuijden van de Caap de Goede Hoop [...].
Map of the Situation between False Bay & the great / Wynberg, to the South of the Cape of Good Hope [...].

196 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803-1805] :
Campement aan de Wynbergen.
Encampment at the Wynberg.

196 . . . . . J. Jones, 1805 :
Gezigt van het camp aan de Wynberg naar de Steenberg te zien. / Aan Kaap de Goede Hoop.
View of the encampment at the Wynberg looking towards the Steenberg. / At the Cape of Good Hope.

197 . . . . . [J. Mulder, Joannes Meijer, Zacharias Camminga, 1717] :
[Kadastrale kaart van Constantia].
[Cadastral map of Constantia].

197 . . . . . E:V: Stade, 1710 :
Constantia / de hofstede van den Heer Simon van der Stel 31 Januair 1710.
Constantia / the estate owned by the Right Honourable Simon van der Stel 31 January 1710.

198 . . . . . [Josephus Jones, ca./c. 1791] :
Plan / van de Situatie en Legging van 'S Gouvernements Plaats / de Witte Boomen [...].
Plan / of the Situation and Layout of the Government Estate / the Witteboomen [...].

199 . . . . . J. Jones, [1803-1806] :
Plan / van de Situatie en Legging der Plaats / Kirsten=Bosch [...].
Plan / of the Situation and Layout of the Estate / Kirstenbosch [...].

199 . . . . . Johan:s Will:m Wernich, 1791 :
Plan van / S:E: Compagnies Landgoed 't Nieuwland geleegen onder 't Caapsch districkt / B'zuijden den Windberg [...].
Plan of / the Honourable Company's Estate Nieuwland [Newlands] situated in the Cape District / South of the Windberg [Devil's Peak] [...].

200 . . . . . Josephus Jones, [ca./c. 1791] :
Caart van de Thuyn Nieuwland.
Map of the Nieuwland [Newlands] Estate.

200 . . . . . [Josephus Jones, 1803-1806] :
[Het kampement aan de Liesbeek].
[The encampment at the Liesbeek].

201 . . . . . [Josephus Jones, ca./c. 1791] :
[Plan van Rondebosch].
[Plan of Rondebosch].

201 . . . . . [Josephus Jones, ca./c. 1803] :
Plan / van S. Gouvernements Plaats de / Ronde Bosch [...].
Plan / of the Government Estate the / Rondebosch [...].

202 . . . . . J.C.F.A., [1675-1700] :
[Kaart van de Saldanhabaai tot de Vleesbaai].
[Chart of Saldanha Bay to Vlees Bay].

202 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1660] :
[Kaart van de St. Helenabaai tot de Valsbaai].
[Chart of St. Helena Bay to False Bay].

203 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1790] :
[Kaart van het westelijke deel van de Kaapkolonie].
[Map of the western part of the Cape Colony].

204 . . . . . J:G: Frederici, 1788 :
Caart van de Westelijke Kust / van Africa, onder het Gouvernement / De Caap de Goede Hoop [...].
Map of the West Coast / of Africa, under the Government of / The Cape of Good Hope [...].

205 . . . . . [Pierre Belidor, 1743] :
De Tafel baaij.
Table Bay.

205 . . . . . [Isaac van Es], 1729 :
[Kaart van de Tafelbaai].
[Chart of Table Bay].

206-207 . . . L.M. Thibault, Friderici, & Jones, [1803-1806] :
Generale Plan / van de Tavel=Baay en van de Kust tot aan de / Saldanha en St. Helena Baayen.
General Map / of Table Bay and the Coast to / Saldanha Bay and St. Helena Bay.

206-207 . . . [François Duminy], 1786 :
Plan van de Tafel Baay aan de Caap de Goed Hoop [...].
Chart of Table Bay at the Cape of Good Hope [...].

208 . . . . . Barbier, 1787 :
Plan van de Tafel Baay aan de Caap / de Goede-Hoop [...].
Chart of Table Bay at the Cape of / Good Hope [...].

209 . . . . . Barbier, 1786 :
Plan van de Tafel-Baay aan de Caap de / Goede-Hoop [...].
Chart of Table Bay at the Cape of / Good Hope [...].

209 . . . . . [Caspar van Weede, 1654] :
Robben Eijlant.
Robben Island.

210 . . . . . [Caspar van Weede, 1656] :
273. / Robben Eijlant.
273. / Robben Island.

210 . . . . . [Isaac van Es, 1731] :
Robbe Eijland.
Robben Island.

211 . . . . . Leijsten & Barbier, 1785 :
Caart van 't Robben Eijland.
Map of Robben Island.

210-211 . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, 1777 :
Gesigt van het Robben Eiland [...].
View of Robben Island [...].

212-213 . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1803] :
[Plattegrond van de gebouwen op het Robbeneiland].
[Plan of the buildings on Robben Island].

212 . . . . . R:J: Gordon, [1778] :
Caart van de / tafel baaij / aan de Caap de goede / Hoop. / met het / robben eilandt.
Chart of / Table Bay / at the Cape of Good / Hope. with Robben Island.

214-217 . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, 1778 :
Gesigt van de Caap de Goede Hoop, en den omtrek. [...].
View of the Cape of Good Hope, and its environs. [...].

216 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1777] :
[Gezicht op Robbeneiland].
[View of Robben Island].

217 . . . . . [Teunis Ayssen, 1653] :
Het dassen Eijlandt [...].
Dassen Island [...].

218 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1654] :
Dassen Eylant.
Dassen Island.

218 . . . . . [Caspar van Weede, ca./c. 1656] :
Dassen Eijlant.
Dassen Island.

219 . . . . . [Isaac van Es of / or Jacob Möller, 1731] :
Dassen Eyland.
Dassen Island.

220-221 . . . J:C: Friderici, 1788 :
Kaart van de Situatie langs de westelijke kust van Africa / strekkende van den zuidelijken oever van den Tafel Baaij tot Benoorden de Saldanha Baaij.
Map of the Situation along the west coast of Africa / extending from the southern shore of Table Bay to the North of Saldanha Bay.

222 . . . . . [Pieter Potter, 1659] :
Opdoeningh van de Caap. S.O. aente sien – . 8. mijl.
Profile of the Cape. as seen [to the] S.E. – .8. miles.

222 . . . . . [Pieter Potter, 1659] :
Vertooningh der kust vande saldanha / baij totde taeffel baij uijtter Zee Oostelijk / daervan sijnde.
View of the coast from Saldanhabaai / to Table Bay from the Sea / [the coast] being to the East of it.

222 . . . . . [Pieter Potter, 1659] :
De Opdoeningh vande Saldanha baij, aff weesende S.S.W. 2. mijl vande wal.
The View of Saldanha Bay, being S.S.W. 2 miles from the shore.

222 . . . . . [Pieter Potter, 1659] :
Vertooning vande Saldanhabaijs Z.hoeck / van het Dassen Eijlandt.
Depiction of the S. point of Saldanha Bay / from Dassen Island.
Vertooning van d:o hoeck W.Z.W. 10 a 11. / mijlen daervan in zee sijn.
Depiction of the same point W.S.W. being 10 to 11. / miles out at sea.
De taeffelbaij vertoont hem van de saldanha / baij aldus.
Table Bay appears thus from / Saldanha Bay.

223 . . . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, 1777 :
Gesigt, van hetgeen men op de zuidelijke Punt, van het Robben eiland ziet [...].
View, of what one sees from the southern Point, of Robben Island [...].

224 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1652-1653] :
[Kaart van de Saldanhabaai].
[Chart of Saldanha Bay].

224 . . . . . [Pieter Potter, 1659] :
[Kaart van de Saldanhabaai].
[Chart of Saldanhabaai].

225 . . . . . [Isaac van Es, 1729] :
Saldanha baaij.
Saldanha Bay.

225 . . . . . [Jan Helmis van den Berg, 1738] :
Angoa de Saldanha off Saldanha Baij.
Aguada de Saldanha or Saldanha Bay.

226 . . . . . [Robert Jacob Gordon, 1780-1785] :
Angoa de Saldanha of Saldanha Baay.
Agoada de Saldanha or Saldanha Bay.

226 . . . . . R:J: Gordon, 1784 :
Gesigt van de Saldanha, of tegenswoordig, Sardienje Baaij genaamt; genomen van de Witte Klip, / leggende 2200 Roeden Rijnlands, benoorden deselve.
View of Saldanha [Bay] or, as it is nowadays called, Sardienje Bay; taken from the Witte Klip, / situated 2200 Rhineland Rods, to the north of the same.

227 . . . . . J:C: Friderici, 1786 :
Plan van de / Saldanha Baaij.
Chart of / Saldanha Bay.

228 . . . . . Barbier, 1788 :
Plan van de / Saldanha Baaij.
Chart of / Saldanha Bay.

229 . . . . . C:G:, 1798 :
Plan van de / Saldahna / Baaij / 1786. / Waarop aangetoond werd / de Expeditie van den Admir:l / Jhonstone in 1781.
Chart of / Saldanha Bay / 1786. / On which is shown / the Expedition of Admiral / Johnstone in 1781.

230 . . . . . [Cornelis Jacob van de Graaff, ca./c. 1798] :
[Kaart van de Saldanhabaai].
[Chart of Saldanha Bay].

231 . . . . . P.L. Henry, 1796 :
Sadhana Bay, met de Positie van d'Englisch Escardre, ondre d'Admiraal Elphinston, en de Bataafsche gecommandeere dor Lucas den 16 Augustus 1796.
Saldanha Bay, with the Position of the British Squadron, under Admiral Elphinstone, and the Batavian [Dutch] commanded by Lucas on 16 August 1796.

231 . . . . . Joh:Chr: Friderici, [ca./c. 1796] :
Saldanha Baay den XVI August anno MDCCXCVI.
Saldanha Bay the 16th of August anno MDCCXCVI.

232 . . . . . Fredrici, 1788 :
Caart van de / S:t Helena en Saldhanna / Baaijen / met derzelver aangelegen Situatie.
Chart of / St. Helena Bay and Saldanha / Bay / with their adjoining Situation.

233 . . . . . Johan Christiaan Friderici, 1788 :
Plan van de S:t Helena Baaij / met de omleggende Situatie geleegen ten N. van de Caap de Goede Hoop.
Chart of St. Helena Bay / and its Environs situated North of the Cape of Good Hope.

234-235 . . . [Du Miny, Valkenburg, de Bäer & Friderici] Josephus Jones, 1791 :
Plan van de S:t Helena Baay.
Chart of St. Helena Bay.

234 . . . . . Van Gennip 1785, [Cornelis Jacob van de Graafft], 1798 :
Figuratief Plan van de S:t Helena Baaij.
Chart of St. Helena Bay.

236-237 . . . [Johannes Schumacher, 1779-1780] :
St Helena baaij.
St. Helena Bay.

236-237 . . . [Johannes Schumacher, 1777-1778] :
[Panorama van de Oranjerivier].
[Panorama of the Orange River].

236-237 . . . [Johannes Schumacher, 1779] :
Gesigt van de Oranjes rivier daar hij in zee loopt, op de brete van 28 graden 32 min. zuid.
View of the Orange River where it flows into the sea, at the latitude of 28 degrees 32 minutes South.

238 . . . . . Duminy, 1793 :
Litt.a C / Plan particulier de la Baye Elisabeth et L'isle de la Possession.
Litt.a C / Speciale kaart van de Elisabethsbaai en het Possession Eiland.
Litt.a C / Special chart of Eliszbeth Bay and Possession Island.

238 . . . . . Duminy, 1793 :
Litt. D / Plan particulier du Beschermers havre, de la Baye / Rhenius et Daniels.
Litt. D / Speciale kaart van Beschermershaven, de Rheniusbaai / en de Daniëlsbaai [Lüderitzbocht].
Litt. D / Special chart of Beschermershaven, Rhenius Bay and Daniels Bay [Lüderitz Bay].

239 . . . . . Duminy, 1793 :
Litt:a B / Plan particulier de Walvisch Baije.
Litt:a B / Speciale kaart van de Walvisbaai.
Litt:a B / Special chart of Walvis Bay.

240-242 . . . C:J: v.d. G: 1798 :
Caart der Situatie van de Colonie / de Caap de Goede Hoop, en den Resorte van dien [...].
Map of the Situation of the Colony / of the Cape of Good Hope, and its Dependencies [...].

243 . . . . . [Pieter Potter, ca./c. 1661] :
[Kaart met een reisroute in het achterland ten noorden van de Kaap].
[Map with a travel itinerary in the hinterland to the north of the Cape].

243 . . . . . [Hendricq Lacus, ca./c. 1662] :
[Kaart met een reisroute in het achterland ten noorden van de Kaap].
[Map with a travel itinerary in the hinterland to the north of the Cape].

244-245 . . . [Pieter Potter, 1656] :
[Kaart van het gebied ten noorden van de Kaap].
[Map of the area to the north of the Cape].

244-245 . . . [HGL, ca./c. 1686] :
[Kaart van de verkenningsroute van de Kaap tot de Buffelsrivier].
[Map of the exploration itinerary from the Cape to the Buffels River].

246 . . . . . [Pieter Potter, 1659] :
[Kaart met reisroutes in het achterland ten noordoosten van de Kaap].
[Map with travel itineraries in the hinterland to the north-east of the Cape].

247 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1779] :
Sogenaamde / Meerhofs Casteel / in het kleijne Namacqua Land. / Sijnde een hol in een klip.
The So-called / Meerhoff's Kasteel / in Namaqualand. / Being a cave in a cliff.

247 . . . . . [Hendrik Claudius, ca./c. 1685] :
[Gezicht op de Koperberg].
[View of the Koperberg].

247 . . . . . [Hendrik Claudius, ca./c. 1685] :
E.E.E.E. Een vlacte omtrent drie mijlen Noord-waarts van den Coperberg gelegen [...].
E.E.E.E. A plain situated about three miles to the North of the Koperberg [...].

248 . . . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1779] :
Kooper Berge.
Koperberg Hills.

248-249 . . . C.F. Brink, 1761 :
Land Caarte / van een Gedeelte van / Zuijd Africa [...].
Map / of a Part of / South Africa [...].

250-251 . . . [Johannes Schumacher, Robert Jacob Gordon, 1777-1780] :
[Kaart van de Kaapkolonie].
[Map of the Cape Colony].

253 . . . . . Barendse, 1786 :
Plan / van de Tafel Baay. / Waar ingebragt zijn, Eenige gedane / Peylingen.
Chart / of Table Bay. / To which have been added, Some / Soundings.

253 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1780-1785] :
[Kaart van het Paardeneiland].
[Map of Paarden Island].

254 . . . . . Barbier, 1787 :
Caart van het zogenaamde Paerden Eyland, na bij de Caap de Goede Hoop.
Map of the so-called Paarden Island, near the Cape of Good Hope.

254 . . . . . J: Jones, [1803] :
Plan / van de Situatie en Legging / van / Paarden Eyland / zynde 't Bouwbaar Land ter groote van Circa 160 Morgen.
Map / of the Situation and Layout / of / Paarden Island / being the Arable Land covering an area of About 160 Morgen.

255 . . . . . Henry Smart, 1809 :
Sketch of the Country between Cape Town and / Blue Berg [...].
Schets van het Land tussen Kaapstad en / Blouberg [...].

255 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1806] :
[Afbeelding van de Slag bij Blouberg].
[Depiction of the Battle at Blouberg].

256 . . . . . J.W. Wernich, [ca./c. 1790] :
Plan / van de / Kerk te Zwartland.
Plan / of the / Church at Zwartland [Malmesbury].

256 . . . . . [Josephus Jones, ca./c. 1791] :
S.E.C. Post de Groene Cloov.
The Honourable Company's Post Groenkloof [Mamre].

257 . . . . . [Josephus Jones, ca./c. 1791] :
S.E.C. Post de Ganse Craal.
The Honourable Company's Post Ganzekraal.

257 . . . . . J:W: Wernich, [ca./c. 1791] :
Plan / van de in / Saldanha Baay. / Versogte Plaatzen.
Map / of the / Requested [grants for] Farmsteads. / in Saldanha Bay.

258-259 . . . I:W: Wernich., [ca./c. 1790] :
Plan van de Berg Revier [...].
Map of the Great Berg River [...].

258 . . . . . J:W: Wernich, [ca./c. 1791] :
Plan / van de / St. Helena Baay / met een gedeelte der / Berg Rivier / en de daar in, en langs Versogte Plaatsen.
Map / of / St. Helena Bay / with part of the / Great Berg River / and the Requested Farmsteads on, and along the same.

259 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1780] :
Berg Rivier, Plaats van M. Melck van de Oost zijde gesien/ van de West zijde gesien.
Great Berg River, Farm of M. Melck as seen from the East side / as seen from the West side.

260-261 . . . [Christoph Hieronimus Leiste, 1777-1779] :
[Kaart van een gedeelte van de Olifantsrivier].
[Map of part of the Olifants River].

262 . . . . . [Evert Walraven Cochius, ca./c. 1735] :
De Africaanze / Zuyd-Hoek [...].
The African / South Corner [...].

263 . . . . . E:V: Stade, 1710 :
Afteekening van de Colonie van Stellenbos [...] mijlen van 't Casteel / aan Cabo de Goede Hoop den 15:n februarij A:o 1710.
Depiction of the Colony of Stellenbosch [...] miles from the Castle / at the Cape of Good Hope the 15th of February A:o 1710.

263 . . . . . Thiebault, 1787 :
Plan / Van / de Clapmuts.
Plan / Of / the Klapmuts.

264 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Stellen Bosch.
Stellenbosch.

264 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
(1) Simond Berg bij Stellenbosch, in welke de Silvermijn was.
(1) Simonsberg at Stellenbosch, in which was the Silver Mine.

265 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Waater-fall bij de Bang-hoeck.
The Waterfall at the Banghoek [Helshoogte].

265 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gesigt van de Fransche Hoeck.
View of Franschhoek.

266 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Fransche Hoecks Klooff.
Franschhoek Pass.

266 . . . . . E:V. Stade, 1710 :
Drakesteyns Colonie aan Caap de Goede Hoop daar de kerk staat […].
Drakenstein Colony at the Cape of Good Hope where the church is […].

267 . . . . . E:V: Stade, [1710] :
De perel ontrent 3 uuren van Drakesteijn.
Paarl about 3 hours from Drakenstein.

267 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gesigt van Swarte Berge.
View of the Zwartberg [Groot Swartberge].

268 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gesigt van de Pount an de Berg Revier na de Perle Berg toe.
View of the Ferry across the Berg River towards the Paarlberg.

268-269 . . . Wernich 1788 :
Kaart van het District genaamd Vier-en-Twintig Rivieren / geleegen ten Noorden […]
Uuren van de Caap de Goede Hoop.
Map of the District called Vierentwintig Rivieren [Twenty-four Rivers] / situated […]
Hours to the North of the Cape of Good Hope.

269 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Ingang van de Rodesands Kloof.
Entrance to Roodezand Kloof.

269 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Rodesands Kloofft Gesigt na Mosterds-Hoecx toe.
Roodezand Kloof View towards Mostertshoek.

270-271 . . . [Johannes Schumacher, 1776-1778] :
Gesigt van het Roode Sand of het Land van Waveren […].
View of Roodezand or the Land van Waveren [Tulbagh Valley] […].

270 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Winter Hoeck. / Winter hoeck van de 3 Fontein af gesien.
Winterhoek. / Winterhoek as seen from the 3 Springs.

271 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gesigt van de Hecks Revier buiten de Klooff bij Daniel Hoego.
View of the Hex River beyond the Gorge at [the farm of] Daniel Hugo.

272 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Buffeljacht / Kricka of Beeren fleij.
Buffalo hunt / Kariega Valley or Beervlei.

273 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Bocke Jagt in Bigin van de Camtebou.
The Springbok Hunt in the Beginning of the Camdeboo.

273 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Schnee berge bij Koeckmoer.
Sneeuberg near [the farm of] Koekemoer.

274 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Bergen van de Camdeboo van de Schneeberg af gezien.
Camdeboo Mountains as seen from the Sneeuberg.

274 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Schneeuw Bergen bij van der Wald.
Sneeuberg at [the farm of] Van der Walt.

275 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
In de Candeboo bij Schwanepoel.
In the Camdebo at [the farm of] Swanepoel.

275 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gezigt van de Schnee-Bergen.
View of the Sneeuberg.

276 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gegend van Schneeuw Bergen na t Noorden.
Vicinity of the Sneeuberg looking North.

276 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803] :
Graaf Reinet met de Compasberg.
Graaff-Reinet with the Kompasberg.

277 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803] :
Theebos Bergen by Graaf Reinet.
Teebus Mountain near Graaff-Reinet.

277 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803] :
Orange Rivier.
Oranjerivier, Orange River.

278-279 . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, 1778 :
Gesigt van een rivier en landstreek, gelegen in het zuidelijke gedeelte van africa […].
View of a river and country, situated in the southern part of Africa […].

279 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Rinoster Jagt bij de Kleene Visch Revier.
The Rhinoceros Hunt at the Little Fish River.

280 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Bosch-Berg over Breintjes Hoogte.
The Bosberg opposite Bruintjieshoogte.

280 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Begin van de Bosch-Berg over Breintjes Hoogte.
The beginning of the Bosberg opposite Bruintjieshoogte.

281 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Bosch-Berg over Breintjes Hoogte bij de Oude Prins.
The Bosberg opposite Bruintjieshoogte at [the farm of] Old Mr. Prins.

282-283 . . . [Christoph Hieronimus Leiste, 1779 / 1785] :
[Kaart van de Kaapkolonie].
[Map of the Cape Colony].

282-283 . . . [Jan Brandes], 1787 :
Kaapsche Bergen van de Kaap naar 't Noorden strekkende van de Baay fals naar de Tijgerberg dwars over.
The Cape Mountains extending from the Cape to the North from False Bay to the Tygerberg.

284-287 . . . C.D. Wentzel, [ca./c. 1752] :
Korte Schets van de Marsch, / Gehouden op de Togt in den Jaare 1752 ter ordre van den Wel Edelen Gestr: / Heer Gouverneur Rijk Tulbagh ondernoomen ter ontdekkinge der hier aan Cabo de / Goede Hoop, binnenwaarts Leggende Landen en daarinne woonende Volkeren.
Brief Sketch of the March, / Done during the Travels undertaken in the Year 1752 on the orders of the Hon: / Governor Rijk Tulbagh for the discovery of the Lands Situated in the interior of the Cape of / Good Hope, and the People living in the same.

288-290 . . . C:J:Van de Graaff, 1785-1794 :
Caart van den Oostelijken Oever en aangelegen Landen van Africa, behorende / onder het Gouvernement van de Caap de Goede Hoop.
Map of the Eastern Shore and adjoining Lands of Africa, belonging / to the Government of the Cape of Good Hope.

291 . . . . . [Pieter Cloete, 1777] :
[Kaart van de Kaapkolonie met de reisroute van Hendrik Swellengrebel].
[Map of the Cape Colony with the itinerary of Hendrik Swellengrebel].

291 . . . . . Joh. Schumacher, [1776-1777] :
Drawn by Joh. Schumacher, [1776-1777] :
Gegend en plaats van de Waal in Hottentots Holland {1ste van de serie}.
Environs and farm of De Waal in Hottentots Holland {1st of the series}.

292 . . . . . [Johannes Schumacher, 1777] :
De Hottentots Hollands Kloof.
The Hottentots Holland Kloof [Gantouw Pass].

293 . . . . . Johannes Schumacher, 1777 :
Van de Hottentots Hollandsch Kloof, Het gezigt op de Baay Fals.
From the Hottentots Holland Kloof [Gantouw Pass], The view of False Bay.

293 . . . . . [Johannes Schumacher, 1777] :
Na de Tafelberg.
Towards Table Mountain.

294 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1806] :
[Kaart van Hottentots Holland].
[Map of Hottentots Holland].

295 . . . . . JW Wernich, [1788] :
Kaart van de Situatie geleegen aan de groote / Roette van de Caap de Goede Hoop, door Hottentots / Holland, over de Hottentots Hollands Cloof […].
Map of the Situation on the great / Road from the Cape of Good Hope, through Hottentots / Holland, over the Gantouw Pass […].

295 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Die Hottentots Hollands Kloof ober na Patmitten Rivier toe.
Over the Hottentots Hollands Kloof [Gantouw Pass] towards the Palmiet River.

296 . . . . . Wernich 1788 :
Kaartje van de Situatie van het Warme-Bad, gelegen Over Berg / aan de Caap de Goede Hoop, – 1788 –.
Map of the Situation at the Hot Spring, situated in Overberg / at the Cape of Good Hope, – 1788 –.

296 . . . . . [Govert Cnoll, 1710] :
'T Bergje met zijn baden.
The Hill with its baths.

297 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1800] :
Gnadenthal / or the Settlem: of Moravian United Brothers at Bavians Kloof in South Africa.
Genadendal / of de Nederzetting van de Moravische Broeders in de Baviaanskloof in Zuid-Afrika.

298 . . . . . J:Jones, 1790 :
Platte Grond / van S:E: Compagnies Post / Genaamt Soedemelks / Vally.
Plan / of the Honourable Company's Post / Called Zoetemelks / Vallei [Soetemelksvlei].

298 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803] :
Overvaart aan de Breede Rivier.
Crossing the Breede River.

299 . . . . . J. Jones, 1790 :
Platte Grond / van Swellendam en / S:E: Colonie Gebauwen.
Plan / of Swellendam and / the Buildings of the Honourable Colony.

300-301 . . . [Johannes Schumacher, 1777-1779] :
De drostije Swellendam, tegen het Z:O: te zien.
The Swellendam drostdy, as seen towards the S:E:

300 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Swellendam Drostdij.
Swellendam Drostdy.

301 . . . . . J: Jones, [1791] :
Platte grond van S:E Compagnies / Post genaamt Ried Vally geleegen / aan Buffeljagds Rivier.
Plan of the Honourable Company's / Post called Rietvallei [Rietvlei] situated / at the Buffeljags River.

302 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1779] :
Gesigt van de Compagnies Post, genaamt de Rietvaleij, over / Buffelijagts rivier, agter de drostije Swellendam.
View of the Company Post, called the Rietvallei [Rietvlei], over / the Buffeljags River, behind the Swellendam drostdy.

302 . . . . . J:W: Wernich, [1803-1806] :
Plan / van S Gouvernements Plaats & Post / de / Riet Vally […].
Plan / of the Government's Estate & Post / the / Rietvallei [Rietvlei] […].

303 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gezicht bij de Grootvaders Bosch.
View near Grootvadersbosch.

303 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gourits Rivier – an de Kausse Rivier bij Botta.
Gourits River – on the Kauka River at Botha's [farm].

304 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Attaquas Kloof.
The Attaquas Kloof.

305 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gezicht van de Lange Kloof.
View of the Langkloof.

305 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
De Gauka gebergte gegend na Norden.
The area of the Kougaberge [as seen] towards the North.

306 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803] :
Groene Valley by de Gankoma.
The Groenvlei near the Goukamma River.

306 . . . . . J: Jones, 1789 :
Platte Grond van S:E: Compagnies Post / in Oudniquas. Land.
Plan of the Honourable Company's Post / in Outeniekwa. Land.

307 . . . . . J:W: Wernich, [1804] :
Plan / van S Gouvernements Post, Bossen en Land / in het / Auteniqua Land […].
Plan / of the Government Post, Forests and Land / in Outeniekwa Land […].

308 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gesigt op de Hogte van Staaten Revier.
View from the Rise near Van Stadens River.

308 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Van Staadens Revier.
Van Stadens River.

309 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Gegend bij van Staadens Rivier.
In the Vicinity of Van Stadens River.

309 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Van Staadens Reviers Hoogte.
The Rise near Van Stadens River.

310 . . . . . A: Danckelman, [1804] :
Plan de la Situation de Bethelsdorp; établissement des Missionaires dans l'Afrique Méridionale […].
Kaart van de situatie van Bethelsdorp post van de Zendelingen in Zuid-Afrika […].
Map of the Situation of Bethelsdorp; post of the Missionaries in South Africa […].

311 . . . . . C.D. Wentzel, 1752 :
Korte Schets van de Marsch, / Gehouden op de Togt in den Jaare 1752: ter Ordre van den Wel Edelen Gestr: Heer / Gouverneur Rijk Tulbagh […].
Brief Sketch of the March, / Done during the Travels in the Year 1752: on the Orders of the Right Hon: / Governor Rijk Tulbagh […].

312 . . . . . [Jan Willem Janssens, 1803] :
[Kaart van het grensgebied tussen de Algoabaai en de Grote Visrivier].
[Map of the frontier area between Algoa Bay and the Great Fish River].

312 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
An de Boschismans Revier.
At the Boesmansrivier [Bushmans River].

313 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Caffers Craal. De Craal van Captain Reüter.
Kaffers Kraal. The Kraal of Captain Ruijter.

314 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Cafferlands Bergen tegen 't Noorden.
The Cafferlands Mountains [Amatola Range] towards the North.

315 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
Cafferlands Bergen tegen 't Noord-Oosten.
The Cafferlands Mountains [Amatola Range] towards the North-East.

315 . . . . . [Gerard van Keulen, 1706-1720] :
Het / Land Beoosten / Cabo de Bona Esperanca / Genaamt de Cust van Megosie / Van Cabo de Bona Esperance / tot de Baaij Lagoa / Int Groot.
The / Land East of / the Cape of Good Hope / Called the Megosie Coast / From the Cape of Good Hope / to Delagoa Bay [Maputo Bay, Baía de Maputo] / To a Large Scale.

316-317 . . . [Gerrit de Haan, 1761] :
['T Landt Beoosten de Caap en 't Rift van Augulis].
[The Land East of the Cape and the Agulhas Reef].

318-319 . . . [Robert Jacob Gordon, ca./c. 1777] :
[Kaart van de Saldanhabaai tot de Richardsbaai].
[Chart of Saldanhabaai to Richard's Bay].

320 . . . . . [Abraham Anias, ca./c. 1735] :
Route / ofte Vaarwech van't / 'Ed Comps Schip Ridderkerk […].
Itinerary / or Sailing Course of the / Honourable Company's Ship Ridderkerk […].

321 . . . . . François Duminij, [1786] :
Caart van den Zuidelijken Oever van Afrika, Strekkende van de Caap de Goede Hoop, voorbij de Groote Vis-Rivier, tot aan het Land der Caffers […].
Chart of the Southern Shore of Africa, Extending from the Cape of Good Hope, beyond the Great Fish River, to the Land of the Kaffirs […].

321 . . . . . Duminy, 1781-82-84, 85 :
Plan Particulier / de la Côte d'Affrique et du Banc / des Aiguilles, / depuis le Cap de Bonne- Espérance, jusqu'à / la Riviere des Grands Poissons.
Kaart / van de Kust van Afrika en van de Bank / van Agulhas, / van Kaap de Goede Hoop, tot aan / de Grote Visrivier.
Chart / of the African Coast and the Bank / of Agulhas, / from the Cape of Good Hope, to / the Great Fish River.

322-323 . . . J:C: Fredrici, 1789 & 1790.- :
Caart van de zuijdelijke Kusten van Africa onder het / Gouvernement van de Caap de Goede Hoop, – Strekkende van / de Caap Aguilas tot aan het Oostelijk eijnde van de Baaij Algoa, of / de Swart-kop-Riviers Baaij […].
Map of the southern Coasts of Africa under the / Government of the Cape of Good Hope, -Extending from / Cape Agulhas to the Eastern end of Algoa Bay, or / the Swartkops River Bay […].

324-327 . . . Johan Christiaan Friderici & Josephus Jones, 1789 & 1790 :
Caart van den zuydelijken oever van Africa […].
Map of the southern coast of Africa […].

328 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
[Kaart van de Kaap de Goede Hoop tot de Rio Piscario].
[Chart of the Cape of Good Hope to the Rio Piscario].

329 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
Deesen hoeck was Noortwest ten Noorden van ons ontrent 6 mylen en is nae myn gissinge / Cabo Falsso Hooch Lant.
This point was North-West by North from us about 6 miles and is to my estimation / Cape False High Land.
Dit Lant Lach Tusscen Beyden.
This Land Was In Between.
Cabo das Aguilias En Was / oost ten noorden van ons 4 myl / Den Compashoeck.
Cape Agulhas And Was / East by North from us 4 miles / The Compass Point.

329 . . . . . [Jacob Pietersz, 1599] :
Cabo das Aguilias. Als men van by oosten comt.
Cape Agulhas. When you come from the East.
S Bras.
Mossel Bay.
C Falso.
Cape Hangklip.
C Bona spei.
Cape of Good Hope.

330 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
[Kaart van de Tafelbaai].
[Chart of Table Bay].

331 . . . . . [Gerard Van Keulen, 1706-1720] :
[Kaart en profielen van de Tafelbaai].
[Chart and profiles of Table Bay].

331 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1802-1806] :
[Kaart van Gordons Baaij en de Vischhoeks Baaij].
[Chart of Gordon's Bay and Vishoek Bay].

332 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1802-1806] :
[Kaart van de Valsbaai].
[Chart of False Bay].

332 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1802-1806] :
Kaart / van de / Kogel-Baay.
Chart / of / Kogel Bay.

333 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
Strvys Bay.
Aguada de St. Bras, bij de Neerlanders gfenaemt, De Vleijs Baij.
Struis Bay.

334 . . . . . J:W: Wernich, 1804 :
Plan, / van de / Situatie der / Vis en Vlees Baaijen.
Map, / of the / Situation of the / Vis and Vlees Bays.

335 . . . . . [Jacobus Möller], 1734 :
De Mossel Baaij.
Mossel Bay.

335 . . . . . François Duminy, 1782 :
Plan Particulier de Mossel-Baay […].
Speciale Kaart van de Mosselbaai […].
Special Chart of Mossel Bay […].

336 . . . . . J:W: Wernich, 1804 :
Plan / van de / Situatie / der / Mosselbaay.
Map / of the / Situation / of / Mossel Bay.

337 . . . . . J: Jones, 1789 :
Plan van S:E: Compagnies / Post in de Mossel=Baai.
Plan of the Honourable Company's / Post on Mossel Bay.

336-337 . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1778] :
[Panorama van de Mosselbaai].
[Panorama of Mossel Bay].

336-337 . . . [Johannes Schumacher, ca./c. 1778] :
Gesigt van de Oost Sijde van Baaij Fals […].
View of the East Side of False Bay […].

338 . . . . . François Duminy, 1786 :
Plan Particulier de la Baye Plé- / temberg où Formosse […].
Speciale Kaart van de Plettenberg / Baai of Formosa Baai […].
Special Chart of Plettenberg / Bay or Formosa Bay […].

338 . . . . . J:C: Friderici & J: Jones, [1789-1790] :
Platte Grond van SE Compagnies / Post in de Plettenbergs Baay.
Plan of the Honourable Company's / Post on Plettenberg Bay.

339 . . . . . Johann Christian Friderici, MDCCLXXXIX :
Plan van de Plettenbergs=Baaij beneffens de omliegende Situatie.
Map of Plettenberg Bay and the surrounding Situation.

340-341 . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, [1777-1778] :
Gesigt van Plettenbergs baaij. bij keurbooms riviers mond, van de hoogte genomen.
View of Plettenberg Bay. at the mouth of the Keurbooms River, taken from the rise.

340 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1789] :
[Plattegrond van de gebouwen aan de Plettenbergbaai].
[Plan of the buildings on Plettenberg Bay].

341 . . . . . François Duminy, 1786 :
Plan Particulier / de la Baye Content où St. François […].
Speciale Kaart / van de Baai Content of St. Francisbaai […].
Special Chart / of Content Bay or St. Francis Bay […].

342 . . . . . J:H: Child, 1785 :
De Cromme Riviers Baaij.
St. Francis Bay.

342 . . . . . A:C: Twent, [ca./c. 1789] :
Plan der Baay / Content […].
Chart of / St. Francis Bay […].

343 . . . . . A.C. Twent, [ca./c. 1789] :
Landgezigten en Plan / der / Baay / Algoa […].
Profiles and Chart / of / Algoa / Bay […].

344-345 . . . [Johannes Schumacher], 1778, R:J: Gordon :
Gesigt van de groote inham, baaij de Lagoa, gelegen op de zuidkust van Africa […].
View of the large inlet, Algoa Bay, situated on the south coast of Africa […].

344-345 . . . [Johannes Schumacher], R:J: Gordon, 1778 :
[Panorama bij de Knysnarivier].
[Panorama at the Knysna River].

344-345 . . . [Johannes Schumacher, 1778] :
Ander gesigt van de Baay de la Goa, van de Westelijke zijde, van de hoogte genomen.
Another view of Algoa Bay, from the West side, taken from the rise.

344 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Den 18 augustij 1601 hebben wij dit vaste lant van / Caep de Bon Esperance gesien en is genaempt / Capo de Rijsiffa was van ons 6 of 7 mijlen.
On the 18th of August 1601 we saw this mainland of / the Cape of Good Hope and is called / Cape Recife was from us 6 or 7 miles.
Dit is abuijs. Was drijflant.
This is a mistake. Was floating land.

346 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
An de mund van Sondags Rivier (N:o 1).
At the mouth of the Zondags [Sundays] River (N:o 1).

346 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1799-1803] :
Military sketch of the Post / established at Algoa Bay.
Militaire schets van de Post / gevestigd aan de Algoabaai.

347 . . . . . [Johannes Schumacher, 1776-1777] :
An de mund van Sondags Rivier (N:o 2).
At the mouth of the Zondags [Sundays] River (N:o 2).

347 . . . . . [Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli, 1803-1805] :
Fort Frederik aan de Algoa Baay.
Fort Frederick on Algoa Bay.

348 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1799-1803] :
Plan and Sections of Fort / Frederick, with the inclosed / Blockhouse.
Plattegrond en Doorsneden van Fort / Frederick, met het omsloten / Blokhuis.

349 . . . .Oost-Afrika en de Indische Oceaan / East Africa and the Indian Ocean

349 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1730-1750] :
[Kaart van Kaap de Goede Hoop tot de Delagoabaai].
[Chart of the Cape of Good Hope to Delagoa Bay [Maputo Bay].

350 . . . . . [Evert Gijsbertsz, ca./c. 1595] :
Tabula Geographica, ac Thalassographica, / In qua Caetera Africae pars, Arabia, Persis et / India intra Gamgem cum suis Insulis delineatur.
Geografische en Oceanografische Kaart, / Waarin verschillende delen van Afrika, Arabië, Perzië en / India tussen de Rivieren Rivieren met de daarin begrepen Eilanden zijn getekend.
Geographical and Oceanographical Map, / In which have been drawn various parts of Africa, Arabia, Persia and / India between the Rivers with the Islands therein.

351 . . . . . Isaak de Graaf, 1739 :
[Kaart van de Indische Oceaan en Oost-Indië].
[Chart of the Indian Ocean and the East Indies].

352-353 . . . Evert Gijsberts soon, 1599 :
[Kaart van de Indische Oceaan].
[Chart of the Indian Ocean].

354 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
[Kaart van Zuid-Oost Afrika en Madagascar].
[Map of South-East Africa and Madagascar].

355 . . . . . Cornelis Heeremans, [1689] :
[Kaart van de Delagoabaai].
[Chart of Delagoa Bay].

355 . . . . . Antooni Silijaade, [1730-1750] :
Baaij Lagoa.
Delagoa Bay.

356 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1700-1750] :
Baij de Lagoa.
Delagoa Bay.

357 . . . . . Jacob du Bucquoij, [1721] :
Paskaart van de baij Lagoa […].
Chart of Delagoa Bay […].

357 . . . . . [Jacob de Bucquoij, 1721] :
[De compagniespost Rio de Lagoa].
[The Company's post Rio de Lagoa].

358-359 . . . J.D.B., [1721] :
Caart / Van de Rivier Lagoa, leggende in de Baij de lagoa […].
Chart / Of the Lagoa River, situated on Delagoa Bay […].

358-359 . . . J. de Konink, 1726 :
[Kaart van de Noord-Rivier].
[Chart of the Rio Incomati].

360 . . . . . J. de Konink, 1726 :
[Kaart van de Delagoabaai].
[Chart of Delagoa Bay].

361 . . . . . J. de Konink, 1726 :
Caert van / s. Comp:s nuw aengecoght Land / aen R:o de Lagoa.
Map of / the Company's newly acquired Land / at Rio de Lagoa.

361 . . . . . Jan Brinkman, 1737 :
Baaij de Lagoa.
Delagoa Bay.

362 . . . . . [Jacob de Bucquoij, 1721] :
L:a A: [Plattegrond van de compagniespost Rio de Lagoa].
L:a A: [Plan of the Company's post Rio de Lagoa].

362 . . . . . [Jacob de Bucquoij, 1721] :
L:a A, [Plattegrond van de compagniespost Rio de Lagoa].
L:a A, [Plan of the Company's post Rio de Lagoa].

363 . . . . . Jacob de Bucquoij 1721 :
L:a B. / Aftekening van Comp:s Post / aan Rio D Lagoa.
L:a B. / Depiction of the Company's Post / at Rio de Lagoa.

363 . . . . . J. B. 1721 :
L:a B, / Aftekeninge van Comp:s Post / aan Rio d' Lagoa.
L:a B, / Depiction of the Company's Post / at Rio de Lagoa.

364 . . . . . Jacob de Bucquoij 1721 :
L:a C, / Aftekening van Comp:s Post aan Rio d Lagoa.
L:a C, / Depiction of the Company's Post at Rio de Lagoa.

364 . . . . . J. d. B., 1721 :
L:a C, / Aftekeninge van Comp:s Post aan Rio d' Lagoa.
L:a C, / Depiction of the Company's Post at Rio de Lagoa.

365 . . . . . Jacob de Bucquoij, [1721] :
Aftijkening van Comp:s Post aan / Rio de Lagoa.
Depiction of the Company's Post at / Rio de Lagoa.

366 . . . . . S. Augier, 1726 :
[Kaart van Rio de Lagoa met een ontwerp voor een nieuw fort].
[Map of Rio de Lagoa with a design for a new fort].

367 . . . . . [Samuel Augier, 1726] :
[Ontwerpplan voor een nieuw fort aan Rio de Lagoa].
[Project plan for a new fort at Rio de Lagoa].

367 . . . . . S. Augier, 1726 :
[Ontwerpplan voor een nieuw fort aan Rio de Lagoa].
[Project plan for a new fort at Rio de Lagoa].

368 . . . . . S. Augier, 1726 :
[Plattegrond van het vergrote Fort Lijdsaamheijd].
[Plan of the enlarged Fort Lijdsaamheijd].

368 . . . . . [Samuel Augier, 1726] :
[Plattegrond van het vergrote Fort Lijdsaamheijd].
[Plan of the enlarged Fort Lijdsaamheijd].

369 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
Cefala.
Sofala.

370-371 . . . [Gerard van Keulen, 1720-1726] :
De / Custen Van / Mozambique / Geleegen Benoorden Caap de / Bona Esperance en bewesten / Madagascar in de / Indische Zee / in t Groot.
The / Coasts Of / Mozambique / Situated North of the Cape of / Good Hope and West of / Madagascar in the / Indian Ocean / to a Large scale.

372 . . . . . J: v: Meten, [1712-1713] :
[Kaart van de rede van Quelimane].
[Chart of the Quelimane roads].

373 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
Afbeeldinge van de custe / Mosambique […].
Depiction of the coast / near Moçambique […].

373 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
Baija Formosa, anders genaemt / De Mossel Bay.
Formosa Bay, otherwise called / Mossel Bay.
Mousambijque. [...].
Moçambique. [...].

374 . . . . . J: v: Meten, [1712-1713] :
[Kaart van de rede van Moçambique].
[Chart of the Moçambique roads].

375 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
[Kaart van het eiland Moçambique].
[Map of the Island of Moçambique].

376 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
Noorder deel / van de Indise Zee.
Northern part / of the Indian Ocean.

376 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
Zuijder deel / van de Indise Zee.
Southern part / of the Indian Ocean.

377 . . . . . [Johannes Vingboons, ca./c. 1665] :
[Kaart van Noord-Oost Afrika].
[Map of North-East Africa].

378 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
Caerte, van de Comores Eijlanden. / ofte Anders ghenaamt de Eijlanden van Maotta.
Chart, of the Comoros Islands. / or Otherwise named the Islands of Mayotte.

379 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
'T Eijlandt Maotto.
The Island of Mayotte.

379 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
Caert van de Ree aende Noordthoeck vant / Eijlandt, Maotto, / Afgeteijckent door, Cornelis Jansen van / Amsterdam Stierman, op den Admirael Jacob de Edel.
Chart of the Roadstead at the Northern Point of the / Island, of Mayotte, / Drawn by, Cornelis Jansen from / Amsterdam, Helmsman on the Admiral Jacob de Edel.
Noord Sijde van / Moelalij, Afgeteeckent / In de vloot van Jacob de Edel. 1622.
North Side of / Mohéli, Drawn / In the fleet of Jacob de Edel. 1622.

380 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
De Eijlantjes Cosmoledo geleijdt op sijn Strecking en Mijlen, door Cornels Jacobsz.
The Islands of Cosmoledo Atoll [Aldabra Islands] as positioned on their Co-ordinates, by Cornelis Jacobsz.

380 . . . . . JZ Nauwman, 1763 :
D' Eijlanden van / Cismoledo / rond gezeijlt door Cornelis Jacobs.
The Islands of / Cosmoledo Atoll / circumnavigated by Cornelis Jacobs.

381 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1665] :
Anzuanij.
Anjouan.

382 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
'T Eijlandt Ansuani.
The Island of Anjouan.

383 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1668] :
Aldus vetoont hem het Eijlandt, Ansuan […].
Thus appears the Island, of Anjouan […].

384 . . . . . [Gerard van Keulen, 1704-26] :
Afteekeningh / van Het Eijlandt / Anzuanij […].
Depiction / of The Island / of Anjouan […].

384 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1700] :
T' Eijlandt Ansuanij.
The Island of Anjouan.

385 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1700-1750] :
T' Eijlandt / Ansuanij.
The Island of / Anjouan.

385 . . . . . [Jan Zacharias Nauwman, 1763] :
[Kaart van Anjouan].
[Map of Anjouan].

386-387 . . . [Gerrit de Haan, 1761] :
['T Canaal Tussen Madagascar en Mosenbique].
[The Channel Between Madagascar and Mozambique].

388 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
[Kaart van Madagascar en omringende eilanden].
[Chart of Madagascar and neighbouring islands].

389 . . . . . Jan Gerritsz, 1611 :
N:o 5. / [Kaart van de S:ta Luciabaai].
N:o 5. / [Chart of St. Lucia Bay].

389 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
De Baij van, S:ta Lucija. / is geleegen op het Eijlandt Madagascar […].
St. Lucia Bay. / is situated on the Island of Madagascar […].

390 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
[Profiel van Madagascar bij Kaap St. Sebastiaan].
[Profile of Madagascar near Cape St. Sebastian].

390 . . . . . [Martin Verseijl, 1715] :
De Toliere Baaij ¼ Mijl buijten d: Wal.
Toliara Bay [St. Augustin Bay] ¼ Mile from the Shore.

390 . . . . . [Martin Verseijl, 1715] :
Feringe Leggende Een wijnigh besuijden d: Caap S:t Augustijn / op Zbt Van 23 g:r 45 m:t.
Feringe Situated A little to the South of Cape St. Augustin / at the S. Latitude Of 23 degr. 45 min.

391 . . . . . [Martin Verseijl, 1715] :
De Baaij St Augustijn, Lijt op Zb:t van 23 g:r 29 m:t.
The Bay of St. Augustin, Is situated at the S. Latitude of 23 degr. 29 min.

391 . . . . . Jan d. Conink, [1719] :
N:o 11. / Een Gedeelte v: het groot Eijland, Madegascer aen de West cand tussen Santongen en de R. Sanne.
N:o 11. / A Part of the large Island of, Madagascar, on the West side between Santongen [Masoarivo] and the River Sanne [Morondava].

392 . . . . . [Anoniem/Anonymous], Jan de Conink, 1719 :
N:o 11. / Een Gedeelte van het groot Eylant, Madegascer / Aande West kant tussche Santongen en d'Riev: Sanne.
N:o 11. / A Part of the large Island, Madagascar / On the West side between Santongen [Masoarivo] and the River Sanne [Morondava].

393 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1601-1603] :
[Kaart van de Antongilbaai].
[Chart of Antongil Bay].

393 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
Baij de Tongil, Leggende op de Zuijder / breedte van 16. graaden, 15. Minuten.
Antongil Bay, Situated at the Southern / latitude of 16. degrees, 15. Minutes.

394 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1747] :
Algemeene / Kaart / der / Eilanden, / Van Welke in de bovenstaande Ontwerpen, / een Naaukeuriger verslag gedaan wordt.
General / Chart / of the / Islands, / Of Which in the Designs Above / a more Accurate Depiction is presented.
Bijzondere Ontwerpen / van de Eilanden Isle de France of Mauritius, / Bourbon en Rodrigue.
Special Designs / of the Islands of Ile de France or Mauritius, / Bourbon [Réunion] and Rodrigues.

395 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
[Kaart van Mauritius].
[Map of Mauritius].

395 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1602] :
[Kaart van Mauritius].
[Map of Mauritius].

396 . . . . . [Georg Friedrich Wreede, 1665-1666] :
Mauritius.

397 . . . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
'T Eylandt, Mauritius.
The Island of, Mauritius.

397 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1700-1750] :
T' Eijlant Mauritius.
The Island of Mauritius.

398 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1725-1750] :
Mauritius.

399 . . . . . [Gerrit de Haan, 1761] :
['T Eijlandt Mauritius].
[The Island of Mauritius].

399 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
Vera deliniatio Insula Mauritius a Nassou Illust / rissimus Princeps Orangia […].
Ware afbeelding van het Eiland Mauritius van Nassau / Doorluchtige Prins van Oranje […].
True depiction of the Island of Mauritius of Nassau / Illustrious Prince of Orange […].

400 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
Het Eylant Maritius van Nassou.
The Island of Mauritius of Nassau.
N.W ten N:N. van U 6 Myl.
N.W. by N:N. from You 6 Miles.
Fortuins Eylant van S.C.I.F. Noorden ten O. van U 5 Myl.
Fortuins Island of S.C.I.F. North by E. from You 5 Miles.

400 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Eijlant Mauwerycye / de Naussau ghechonterfeijdt.
The Island of Mauritius / of Nassau depicted.

400 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Eijlant Mauwerijcije de Naussau.
The Island of Mauritius of Nassau.

401 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Eijlant Mauwerijcij.
The Island of Mauritius.

401 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Eijlant Mauwerijcij gheschonterfijt en / den.
The Island of Mauritius depicted and / the.

401 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
[Profiel van het eiland Mauritius].
[Profile of the island of Mauritius].

402 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Insule do Cirne Nu ghenaemt / Mauritius de Nassauw.
Ilha do Cerne Now called / Mauritius of Nassau.

403 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1602] :
Aldus is het eylandt Mauritsie de Nassau ghedaen, als het oost endt, dewelck is het laege landt, / noordt noordt west van u is, ontrent 5 mylen.
Thus is done the island of Mauritius of Nassau, when the eastern end, which is the low land, / is North by North-West from you about 5 miles.

403 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1602] :
Benevens dese hackelighe berch, is het ooster gadt, ende ontrent / 2 mijlen westelicker, is het wester gadt.
Next to this jagged mountain is the eastern passage and about / 2 miles more to the West is the western passage.
Aldus is het eylandt Mauritse de Nassau ghedaen, als die hooghe hackelighe berch west van u is ontrent 5 mijlen, / ende alsdoen saghen wij één van de 5 eylandekens die aen de noordtsyde van het eylandt Mauritse gheleghen syn, ende / het lach van ons noordtwest ontrent 7 mylen.
Thus is done the island of Mauritius of Nassau when the high, jagged mountain is West from you about 5 miles, / and then we saw one of the 5 small islands, which are situated at the northern side of the island of Mauritius, and it was North-West from us about 7 miles.

404 . . . . . [Isaac Gilsemans, 1642] :
Aldus verthont hem't Eijlant Mauritius Als ghij 4 Mijlen Buijten de Wal Zijt.
Thus appears the Island of Mauritius When you Are 4 Miles From the Coast.
Aldus verthoont hem't Eijlandt Mauritius Als het omtrent 3 Mijlen Van u is.
Thus appears the Island of Mauritius When it is about 3 Miles From you.
Aldus verthoont hem't Eijlandt Mauritius Als het omtrent 1 a 2 Mijlen Van u is.
Thus appears the Island of Mauritius When it is about 1 or 2 Miles From you.

404 . . . . . [Isaac Gilsemans, 1642] :
Aldus Verthont het Eijlandt Mauritius Als ghij 2 Mijlen Vande Zuijdoost Haven Zuijd Zuijd Oost in Zee Zijt.
Thus appears the Island of Mauritius When you are out at Sea 2 Miles South by South-East From Zuidoosterhaven [Grand Port Bay, Vieux Grand Port].
Aldus verthoont het Eijlandt Mauritius als ghij 5 Mijlen Vande Zuidoost haven Zuijen in Zee sijt.
Thus appears the Island of Mauritius when you are out at Sea 5 Miles South from Zuidoosterhaven [Grand Port Bay, Vieux Grand Port].

405 . . . . . [Isaac Gilsemans, 1642] :
Aldus verthoont hem het Eijlandt Mauritius / Als ghij inde de Zuijd Ooster haven voor het / Fort Fredericq Henricx op de reede leght.
Thus appears the Island of Mauritius / When you are lying in Zuidoosterhaven [Grand Port Bay, Vieux Grand Port] / in the roads opposite Fort Frederik Hendrik.

406 . . . . . [Cornelis Sijmensz de Gooijer, 1638] :
[Plattegrond van het fort Frederik Hendrik].
[Plan of Fort Frederik Hendrik].

406 . . . . . [Cornelis Sijmensz de Gooijer, 1638] :
[Plattegrond van het fort Frederik Hendrik].
[Plan of Fort Frederik Hendrik].

407 . . . . . [Georg Friedrich Wreede, 1666] :
[Plattegrond van het fort Frederik Hendrik].
[Plan of Fort Frederik Hendrik].

407 . . . . . [Anoniem/Anonymous, ca./c. 1671] :
[Kaart van het bouwland in de Vuijle Bocht].
[Map of the farmland at the Vuijle Bocht].

408 . . . . . [Gerrit Buirmeister], 1679 :
Aftekening van de vlakte / van Noortwijk.
Drawing of the Vlakte / van Noortwijk [Flacq].

408 . . . . . [Gerrit Buirmeister, 1679] :
Aftekening vande vlakte / van Noortwijk.
Drawing of the Vlakte / van Noortwijk [Flacq].

408 . . . . . [Gerrit Buirmeister], 1679:
Pertinente Aftekening van de Landerijen welcke de Vrijluiden des Eijlands Maurtij / possideren.
Depiction of the Farmlands which the Free Burghers on the Island of Mauritius / possess.

409 . . . . . [Isaak de Graaf, ca./c. 1700] :
[Kaart van Mauritius].
[Map of Mauritius].

410 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Insula de Rodriguez […].
The Island of Rodrigues […].

411 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Ende is / ghenaemp het Kersmus Eijlant n.n. west.
And is / called Kermis Island N.N. West.
Het Kersmus Eijlant n. ten west.
Kermis Island. N. by West.
Het Kersmus Eijlant / N.n. west, N.
Kermis Island / N.N. West, N.

411 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Kersmus Eijlant. N. ten westen.
Kermis Island. N. by West.
N.n. ost wel z. Ostelijc.
N.N. East rather S. East.

411 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Kers mus Eijlant.
Kermis Island.
Het Kermus Eijlant ghenaempt van ons / stuerluijden ende schippers.
Kermis Island called thus by our / mates and skippers.

412 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Kermus Eijlant.
Kermis Island.

412 . . . . . [Joris Joostensz Laerle, 1601] :
Het Ker. / Het Kermus Eijlant ghenaempt van ons schipper / ende stuerluijden.
The Ker. / Kermis Island called thus by our skipper / and mates.

412 . . . . . [Reyer Cornelisz, 1602] :
Aldus is het eylandt Degu Roderigus gedaen als / het noordt oost van u. is ontrent 6. mylen.
Thus is done the Island of Diego Rodrigues when / it is North-East from you about 6 miles.

413 . . . . . [Jacob Pietersz, 1598] :
[Kaartje en profielen van de Crab Eijlanden].
[Chart and profiles of the Crab Islands].

414-415 . . . [Johannes Vingboons, 1665-1670] :
'TEijlandt, S:t Paulo.
The Island of, St. Paul.
Aldus vertoont Hem, S:ta Paulo, int vorbij zeijlen.
Thus appears, St. Paul, when [one is] sailing past it.

416 . . . . . [Antonio van Diemen], 1633:
Twee Eijlanden / gesien t'Eene S:te Paulo het / ander genaemt / Nieuw Amsterdams / Eijlandt.
Seen two Islands / the One St. Paul the / other called / New Amsterdam / Island [Nouvelle Amsterdam].

417 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
Opdoeninge van t Eijlandt St. Paulo […].
Profiles of the Island of St. Paul […].

417 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
T Eijlandt S:t Paulo / N:o 5. / Noorden 1: Canon schoot van sich, hebbende d: diepte van 40 vaam / vuijle grondt verthoont Aldus.
The Island of St. Paul / N:o 5. / North 1: Cannon shot from you, having a depth of 40 fathoms / foul ground appears Thus.
T Eijlandt S:t Paulo / N:o 6. / West van sich 2: Cabel lengte van d: Wal, op de diepte van 16: en 20: vaam / al groff swardt Zandt grondt verthoont hem deese aldus.
The Island of S:t Paul / N:o 6. / West from you 2: Cable lengths from the Shore, at a depth of 16: and 20: fathoms / all coarse black Sand appears thus.
T Eijlandt S:t Paulo / N:o 7. / Z.O.t.O: 3 a 4: mijl van sich, verthoont aldus.
The Island of S:t Paul / N:o 7. / S.E.b.E: 3 to 4: miles from you, appears thus.

418 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
Opdoeninge van t: Eylandt Amsterdam […].
Profiles of the Island of Amsterdam […].

418 . . . . . [Victor Victorsz, 1696] :
T Eylandt Amsterdam / N:o 4. / N.O:t een half Canon schoot van sich, verthoont aldus.
The Island of Amsterdam / N:o 4. / N.E. half a Cannon shot from you, appears thus.
T Eijlandt Amsterdam / N:o 5. / Oost: Een halff Canon schoot van sich, verthoont aldus, noch geen grondt.
The Island of Amsterdam / N:o 5. / East: half a Cannon shot from you, appears thus, no ground yet.
T Eijlandt Amsterdam / N:o 6. / Zuijden: een Canon schoot van de wal, verthoont aldus / sijnde diep 25: en 20: vaam, vuijle klippige grondt.
The Island of Amsterdam / N:o 6. / South: a cannon shot from the shore, appears thus / being deep 25: and 20: fathoms, foul rocky ground.
T Eylandt Amsterdam / N:o 7. / Verthoont aldus, als des selfs top :Z.W.t.Z: van sich is, tot omtrent een / kleen Canon schoot van de wal, daar heeft men een sandt banck, op de diepte / van 14: 15: a 16 vaam, swart Zandt, sijnde de : beste plaats om te anckeren, / brengende het merck letter A :Z.W:t van sich, maar een scheeps lengte van d:o / banck na zee, ist :50: vaam diep.
The Island of Amsterdam / N:o 7. / Appears thus, when its top is S.W.b.S: from you, to about a small / Cannon shot from the shore, there one has a sandbank, at a depth / of 14: 15: to 16 fathoms, black Sand, being the best place to cast anchor, / bringing the mark letter A :S.W: from you, but at a ship's length from ditto / shoal towards the sea, the depth is :50: fathoms.

419 . . . . . [Anoniem/Anonymous, 1724] :
De platte paskaart / van de Cocus Eijlanden […].
Equidistant chart / of the Cocos Islands […].

420 . . . .Beknopte bibliografie / Select Bibliography

Voorwoord

Toen in januari 1488 de Portugese zeevaarder Bartolomeu Dias (Bartholomeo Diaz) er na weken van storm en tegenwind als eerste Europese expeditieleider eindelijk in slaagde de punt van het Kaaps Schiereiland in het uiterste zuiden van het Afrikaanse continent te ronden, was die moeizame passage voor hem aanleiding deze gevaarlijke kaap de naam *Cabo das Tormentas* of Stormkaap te geven. Hoe toepasselijk ook (Dias zelf zou hier twaalf jaar later in een storm omkomen), na de thuiskomst van de expeditie eind 1488 vond zijn opdrachtgever, de Portugese koning Dom João II, deze aanduiding te negatief en kreeg de kaap op zijn aanwijzing de definitieve naam *Cabo da Boa Esperança*, Kaap de Goede Hoop. Hiermee werd uitdrukking gegeven aan de hoop op het vergaren van rijkdommen in de Aziatische handelsgebieden, die door Dias' geslaagde omzeiling van Afrika nu bereikbaar waren geworden voor de Portugese Kroon – een verwachting die naderhand zoals bekend volledig in vervulling is gegaan.

Vanwege de gunstige ligging halverwege West-Europa en de handelscentra in Zuid- en Zuidoost-Azië werd het gebied van de Kaap in de zeventiende eeuw van toenemend belang als verversingsplaats voor de schepen van de verschillende Europese handelscompagnieën, een ontwikkeling die de Verenigde Oost-Indische Compagnie er in 1652 toe bracht een permanente post aan de Tafelbaai te vestigen. Deze 'Caabse Vleck', aanvankelijk niet meer dan een fortje met een hospitaal en een groentetuin, groeide in de verdere compagniestijd uit tot een plaats van stedelijke allure, die sinds de latere achttiende eeuw officieel de naam Kaapstad draagt. Het steeds groeiende aantal schepen dat de Kaap aandeed voor verversing deed de vraag naar agrarische producten sterk stijgen. Al vanaf 1657 werden deze grotendeels geleverd door vrijburgers, die hun opbrengsten tegen vastgestelde prijzen aan de Compagnie verkochten. De doorgaande uitbreiding van het agrarisch areaal waartoe deze almaar toenemende vraag onvermijdelijk leidde, ging ten koste van de weide- en jachtgebieden van de oorspronkelijke bewoners, de Khoi (Hottentotten) en de San (Bosjesmannen), die ondanks heftig verzet uiteindelijk naar de periferie van de Kaapkolonie werden verdrongen of in dienst traden van de Europese boeren. De Nederlandse periode aan de Kaap eindigde met de tweede en definitieve Britse bezetting van de kolonie in 1806, maar kan in veel opzichten als bepalend worden beschouwd in de wordingsgeschiedenis van de huidige Republiek Zuid-Afrika.

Evenals in de Aziatische gebieden waar de VOC vestigingen bezat, werden de bouwkundige en territoriale ontwikkelingen aan de Kaap en in de buitenposten uitgebreid in kaart en beeld vastgelegd en bij de reguliere rapportages gevoegd. Het resultaat daarvan is nu in dit Deel V: *Afrika*, het vijfde regionale deel in Asia Maior/Atlas Maiors zevendelige *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, voor het eerst compleet weergegeven en beschreven. Zoals bij de andere delen is het eerste doel daarbij geweest de omvangrijke nalatenschap aan manuscriptkaarten, plattegronden en topografische afbeeldingen uit de VOC-tijd in de diverse Nederlandse en buitenlandse openbare archieven en collecties, in het bijzonder die van het Nationaal Archief te 's-Gravenhage, in facsimile voor een breed publiek toegankelijk te maken, in een wetenschappelijk verantwoorde context en op een reprotechnisch zodanig hoog niveau dat de opgenomen kaarten en andere afbeeldingen in grafische kwaliteit niet onderdoen voor de originelen.

Naast de Kaapkolonie is ruime aandacht besteed aan de cartografie van de eilanden en kuststreken in de Atlantische en de Indische Oceaan die geregeld door de oostindiëvaarders werden aangedaan, of waar enige tijd VOC-posten waren gevestigd, zoals de Delagoabaai in het huidige Mozambique en het eiland Mauritius. Bij alle behandelde gebieden wordt uitgebreid ingegaan op de historisch-cartografische aspecten van het opgenomen kaartenmateriaal, naast de gebruikelijke nadruk op de historische en topografische achtergronden. Als uitgangspunt dienden enkele bestaande deelstudies op dit terrein, waarbij allereerst kunnen worden genoemd C. Koeman's 'Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie' (1952) en diens *Tabulae geographicae quibus colonia Bonae Spei antiqua depingitur* (1952). In het kader van zijn studie van het cartografische bedrijf van de Oost-Indische en de West-Indische Compagnieën besteedde Kees Zandvliet in zijn *Mapping for Money* (1998) ruim aandacht aan de achtergronden van de cartografie aan de Kaap. Daarnaast beschreef Dan Sleigh in *Die Buiteposte* een groot aantal kaarten en topografische tekeningen in hun geografische en functionele context. Een overkoepelende studie van het kaartenmateriaal en de makers ervan ontbrak echter tot nu toe, reden dat het samenstellen van deze atlas wel als een pionierswerk kan worden beschouwd, met het vanzelfsprekende gevolg dat nadere studie de hier gepresenteerde gegevens ongetwijfeld zal kunnen aanvullen.

Nieuw onderzoek heeft onder meer geleid tot een uitbreiding van het corpus van zowel civiele landmeters als militair ingenieurs die in de compagniestijd werkzaam zijn geweest in de Kaapkolonie en op de buitenposten. Mede hierdoor was het mogelijk vele anonieme kaarten toe te schrijven aan hun makers en in hun historische context te plaatsen. Dit betreft zowel de kadastrale vastlegging en het in kaart brengen van de aan vrijboeren uitgegeven percelen rondom de Kaap en in het binnenland door de civiele landmeters, als de vervaardiging van ontwerpplannen voor de fortificaties door de militair ingenieurs. Hierbij dient te worden opgemerkt dat beide functies niet altijd even scherp gescheiden waren en in een aantal gevallen door een en dezelfde persoon werden uitgeoefend. Van bijzondere betekenis voor de militair-topografische cartografie aan de Kaap was het gouverneurschap van Cornelis Jacob van de Graaff (1785-1791), toen voor het eerst de gehele kolonie systematisch en volgens de modernste Europese maatstaven in kaart werd gebracht. Van de Graaff beschikte daartoe over een team van uitstekend opgeleide militair ingenieurs, deels gerekruteerd uit de buitenlandse regimenten die tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) aan de Kaap waren gelegerd.

Zoals in de voorgaande regionale atlasdelen, wordt ook in Deel V: *Afrika* bij de beschrijving van de afzonderlijke kaarten een gestandaardiseerde notitie van de carto-bibliografische gegevens aangehouden. Deze wordt in de regel gevolgd door een korte vermelding en verklaring van de weergegeven locatie, regio of gebeurtenis en de betekenis daarvan voor de Compagnie, met in voorkomende gevallen een aanvulling met betrekking tot de herkomst en de maker van de betreffende afbeelding. Bij de reproductie in facsimile is beoogd de kaarten, plattegronden en topografische tekeningen steeds op een zodanige grootte weer te geven dat alle inschriften goed leesbaar zijn. Bij de gegeven beperkingen van het bladformaat en de omstandigheid dat veel originelen zelf naar tegenwoordige begrippen zeer grote afmetingen hebben en bovendien vaak vergezeld gaan van uitvoerige legenda's en andere verklaringen, is het helaas onvermijdelijk dat kaarten en plattegronden in voorkomende gevallen gedraaid of over meerdere atlasbladen verdeeld worden en de bijschriften deels doorlopen naar de voorafgaande of volgende bladen. Voor zover de kaarten en topografische afbeeldingen in origineel geen titels dragen, zijn deze meestal afgeleid van de titelomschrijvingen in de officiële catalogi van de betrokken collecties.

De standaardnotitie van de kaartgegevens in de bijschriften omvat de vermelding van de maker en het jaartal, de titel, de opgegeven schaal (van de originele kaart, niet van de reproductie), de indeling van het kaartblad in kaarten, inzetkaarten en profielen (deze laatste, algemene term omvat ook aanzichten in opstand, doorsneden, kustprofielen, etc.), de gebruikte technieken en afmetingen, de oriëntatie (t.o.v. de normale leesrichting van de kaart), eventuele inhoudelijk relevante aantekeningen op verso, en een transcriptie, voor zover van toepassing, van de legenda's, uitgebreide titels en andere verklarende teksten op de kaart. Deze gegevens zijn in beginsel vermeld volgens de opgaven door de betrokken instellingen; met onderlinge verschillen in wijze van notitie is geen rekening gehouden. Naar het gebruik in de historische cartografie is de informatie die rechtsreeks aan de kaart ontleend kan worden zoveel mogelijk in de authentieke vorm weergegeven, inclusief alle onregelmatigheden en fouten in de spelling, en zijn alle overige, indirect verkregen gegevens tussen rechte teksthaken geplaatst.

Bij het hanteren van geografische namen diende rekening te worden gehouden met de vaak inconsequente spelling van geografische namen, zowel in de originele Nederlandse kaarttitels als bij de huidige benamingen in het Afrikaans en het Engels. Voor de tegenwoordige naamgeving in het Afrikaans en Engels in Zuid-Afrika is in hoofdzaak gebruik gemaakt van de officiële kaarten van het Department of Land Affairs, Chief Directorate: Surveys and Mapping in Kaapstad. Waar dit om historische redenen relevant is, zijn incidenteel oorspronkelijke Portugese namen vermeld, gevolgd door de Nederlandse c.q. Afrikaanse en de Engelse. De herkomst van de geografische benamingen aan de Kaap is een onderwerp dat, hoe interessant ook, in het beknopte bestek van deze atlas verder niet kan worden behandeld; zie in dit verband bijvoorbeeld C. Graham Botha, *Place Names in the Cape Province* (1926). Voor een algemeen overzicht van geografische namen in de oude Nederlandse kaarten van het VOC-octrooigebied en hun transcriptie naar de moderne Nederlandse en internationale benamingen wordt verwezen naar het register in Deel I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*.

Ten slotte willen wij onze welgemeende dank uitspreken aan de diverse archiefinstellingen en particuliere contribuanten in binnen- en buitenland die door hun welwillende medewerking en bijdragen de verwerkelijking van dit atlasdeel mogelijk hebben gemaakt. Dit betreft in Nederland in de eerste plaats het Nationaal Archief te 's-Gravenhage, met het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap en URU-Explokart/Universiteit Utrecht tevens partner in deze uitgave, waar onze erkentelijkheid uitgaat naar de Algemeen Rijksarchivaris mr. Martin Berendse en zijn staf. Daarnaast moeten speciaal worden genoemd de directies en medewerkers, individueel vermeld in het *Colofon*, van Antiquariaat A. Asher B.V. te IJmuiden; de Atlas Van Stolk te Rotterdam; de Koninklijke Bibliotheek te 's-Gravenhage; de Universiteitsbibliotheek te Leiden; het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde te Leiden; het Maritiem Museum Rotterdam; het Rijksmuseum Amsterdam; het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam; en het Amsterdams Historisch Museum. Bijzondere dank is verschuldigd aan Henk Swellengrebel, Sint Maarten, die ons vrijelijk toegang gaf tot het in zijn beheer berustende Swellengrebel-archief. Daartoe behoort mede een unieke serie aquareltekeningen die in de jaren 1776-1777 werd gemaakt door de militair Johannes Schumacher, toen deze mr. Hendrik Swellengrebel vergezelde op diens privé-reis door de Kaapkolonie. Voor zover ze een topografisch karakter hebben, zijn deze tekeningen alle in dit atlasdeel opgenomen, dat daardoor met een onmisbare inhoudelijke bijdrage is verrijkt.

Met betrekking tot de diverse bijdragen van particulieren en instituten buiten Nederland geldt onze erkentelijkheid de Badische Landesbibliothek te Karlsruhe (dhr. Rainer Fürst); de Forschungsbibliothek Gotha, Gotha (mevr. dr. Kathrin Paasch); de Perpustakaan Nasional Republik Indonesia in Jakarta (dhr. Dady Rachmananta); dhr. L. Kellberg, Lindingö, Zweden; de Österreichische Nationalbibliothek in Wenen (mevr. Mag. Silke Topscher, Mag. Jan Mokre); de Biblioteca Medicea Laurenziana te Florence (mevr. dr. Franca Arduini); de Bibliothèque nationale de France in Parijs (mevr. dr. Hélène Richard); en de Universiteitsbibliotheek Gent (mevr. dr. Sylvia Van Peteghem).

Het onderzoek in Kaapstad en elders in Zuid-Afrika werd op een buitengewoon collegiale en enthousiaste wijze begeleid en vergemakkelijkt door de medewerkers van diverse betrokken instellingen. Dit betreft allereerst de Argief- en Rekorddiens van die Wes-Kaap/Western Cape Archives and Records Service, waar onze dank speciaal uitgaat naar Jaco van der Merwe, Eerste Argivaris Leeskamer/Principal Archivist Reading Room; Erika le Roux, Hoof Klientediens/Head Client Services; Ebrahim Kenny, Assistent Leeskamer/Assistent Reading Room; en Nomthatha Dloko, Argivaris Leeskamer/Archivist Reading Room. Daarnaast werd dankbaar gebruik gemaakt van de genereuze hulp die werd geboden door medewerkers van de Iziko Museums of Cape Town. Hier willen we met name onze erkentelijkheid betuigen aan Lalou Meltzer, Director of Social History Collections; Wieke van Delen, Curator; Fatima February, Assistant Conservator; en Fiona Clayton, Curator. Aan de Library of Parliament, Cape Town, zijn wij veel verschuldigd voor de bijzonder vriendelijke hulp van Rayda Becker, Curator Artworks Office. In Stellenbosch stond Deon Herschelman, onder meer directeur van het Rupert Museum, geheel tot onze beschikking.

Onder degenen van wie in persoonlijke gesprekken belangrijke informatie is verkregen, willen we hier als eerste dr. Helena Liebenberg noemen, teamlid van de *TANAP Resolutions and TEPC Transcription and Digitisation Projects* via welke de *Resolusies van de Politieke Raad van Kaapstad/Resolutions of the Council of Policy of Cape Town* integraal in digitale versie beschikbaar zijn gemaakt. Prof. dr. Leon Hattingh en dr. Dan Sleigh ontvingen ons met collegiale gastvrijheid en verklaarden zich tevens bereid een tekstbijdrage te leveren. Leon Hattingh heeft bovendien de concepttekst voor de inleiding kritisch willen doorlezen en van commentaar voorzien, evenals prof. dr. Robert Ross (Rijksuniversiteit Leiden), die verder steeds beschikbaar was om vragen van uiteenlopende aard te beantwoorden. Hein Zielstra ten slotte heeft naast andere bijdragen de taak op zich genomen de ingewikkelde samenhang tussen de oude en de huidige topografische benamingen te onderzoeken, alsmede de plaatsbepaling van de topografische afbeeldingen vast te stellen. Het spreekt vanzelf dat eventuele fouten of verkeerde interpretaties in het eindresultaat volledig voor rekening van de hoofdauteur komen.

Preface

When in January 1488, after weeks of storm and contrary winds, the Portuguese seafarer Bartolomeu Dias (Bartholomeo Diaz) finally succeeded in rounding the Cape Peninsula at the extreme southern point of the continent of Africa – the first European expedition leader to do so – his difficult passage was reason for him to give this dangerous cape the name of *Cabo das Tormentas*, or Storm Cape. No matter how appropriate this was (Dias himself would die in a storm there twelve years later), after the expedition returned home at the end of 1488 his patron, the Portuguese king Dom João II, considered the name too negative, and so on his instructions the cape was given its final name, *Cabo da Boa Esperança*, Cape of Good Hope (Kaap de Goede Hoop). Above all, this expressed the hope of amassing riches in the trading regions of Asia, which through the successful voyage that Dias had made around Africa had now become accessible to the Portuguese Crown – an expectation that later, as we know, would be completely borne out.

Because of the favourable position halfway between Western Europe and the trading centres of South and Southeast Asia, in the seventeenth century the area of the Cape became increasingly important as a place for supplying the ships of the different European trading companies, a development which in 1652 inspired the Dutch United East India Company (VOC) to establish a permanent post at Table Bay. This *Caabse Vleck* (Cape Hamlet, Township), initially no more than a little fort with a hospital and vegetable garden, in the coming period of Company rule would expand into a place with the air of a proper town, which in the late eighteenth century was officially given the name of *Kaapstad*, Cape Town. The constantly growing number of ships that called at the Cape to take on fresh supplies caused the demand for agrarian products to rise sharply. From as early as 1657 these were mainly supplied by free burghers, who sold their produce to the Company at fixed prices. The continual expansion of the agrarian areas that this increasing demand inevitably brought about was at the expense of the grazing and hunting grounds of the indigenous inhabitants, the Khoi (Hottentots) and the San (Bushmen), who despite fierce resistance were finally pushed to the periphery of the Cape Colony or entered the service of the European farmers. The Dutch period at the Cape ended with the final occupation of the colony by the British in 1806, but can in many respects be regarded as a defining factor in the development of the present Republic of South Africa.

In the same way as in the parts of Asia where the VOC had possessions, the architectural and territorial developments at the Cape and in the outstations were recorded in detail in maps and pictures and attached to the regular reports. The results are now for the first time reproduced and described in full in this Volume V: *Africa*, the fifth regional volume of the seven-volume *Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company* published by Asia Maior/Atlas Maior. As with the other volumes, the aim has been to make the extensive legacy in manuscript maps, ground-plans and topographical depictions from the time of the VOC kept in the various Dutch and overseas public archives and collections, in particular that of the Netherlands National Archives in The Hague, accessible in facsimile for a wide audience, presenting them in a context of sound scholarship and to such a technically high standard of reproduction that the maps and other images included are not inferior in any way to their originals in graphic quality.

In addition to the Cape Colony, considerable attention has been devoted to the cartography of the islands and coastal areas in the Atlantic and Indian Oceans which ships sailing to the East Indies regularly visited, or where VOC posts were established for some time, such as Delagoa Bay in the present Mozambique and the island of Mauritius. The map material of all areas included is discussed in depth from the viewpoint of the history of cartography, as well as with the usual emphasis on its historical and topographical background. Several existing monographs in this field served as point of departure, and in the first place we can mention C. Koeman's *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie* (1952), and his *Tabulae geographicae quibus colonia Bonae Spei antiqua depingitur* (1952). Within the context of his study of the cartographic activities of both the East India Company and the West India Company, in his *Mapping for Money* (1998) Kees Zandvliet has devoted ample attention to the backgrounds of the cartography of the Cape. Furthermore, Dan Sleigh in *Die Buiteposte* describes a large number of maps and topographical drawings in their geographical and functional context. However, a comprehensive study of the maps and their makers has till now been lacking, and in this respect the compilation of this atlas can be regarded as pioneering work, with the obvious result that further research will without doubt be able to supplement the data presented here.

New research has, among other things, led to an expansion of the corpus of knowledge on both civil surveyors and military engineers who have worked for the Company in the Cape Colony and the various outstations. As a result, it has been possible to attribute many hitherto anonymous maps to their makers and to place them in their historical context. This relates to both cadastral records and the mapping of parcels of land allocated to free farmers around the Cape and in the interior by civil surveyors and the production of plans and designs for fortifications by the military engineers. It should be observed that the two positions were not always clearly distinguished, and in a number of cases were in fact fulfilled by one and the same person. The governorship of Cornelis Jacob van de Graaff (1785-1791) was of particular importance for the military and topographical cartography at the Cape, when for the first time the whole colony was mapped systematically in accordance with the most up-to-date European standards. For this Van de Graaff had at his disposal a team of excellently trained military engineers, some of them recruited from the foreign regiments stationed at the Cape during the Fourth Anglo-Dutch War (1780-1784).

As in the previous regional volumes, in Volume V: *Africa* in the description of the separate maps a standardized notation of the cartographic and bibliographic data has been adhered to. This is generally followed by a short mention and explanation of the location, region or event depicted and its significance for the Company, with in relevant cases an addition relating to the origin and the maker of the image in question. With the reproduction in facsimile the aim has been always to present the maps, ground-plans and topographical drawings to a size such that all the inscriptions are clearly legible. Given the restrictions of the sheet format and the fact that many of the originals themselves are according to current ideas of very large dimensions, and moreover are often accompanied by lengthy legends and other explanations, it has unfortunately been unavoidable that maps and ground-plans in some cases are rotated or distributed over more than one atlas sheet, and the captions partly run on to the preceding or following sheets. Where the maps and topographical depictions have no titles in the original, these have mostly been adapted from the title-descriptions in the official catalogues of the collections concerned.

The standard notation of the map data in the captions includes the mention of the maker and the year, the title, the scale indicated (that is, of the original map, not the reproduction), the division of the map-sheet into maps, inset maps and profiles (this last, general term also includes views in vertical elevation, sections, coast profiles and so on), the techniques used and the dimensions, the orientation (as relating to the normal direction for reading the map), any notes on the reverse relevant to the content, and a transcription, where applicable, of the legends, extended titles and other explanatory text on the map. This information is in principle listed according to what is supplied by the institutions concerned; no account has been taken of differences in the manner of notation. In accordance with the custom in historical cartography, the information that can be derived directly from the map is given as far as possible in the authentic form, including all the irregularities and errors in the spelling, and all the remaining data obtained indirectly are placed in square brackets.

When using geographical names account had to be taken of the often inconsistent spelling of geographical names, both in the original Dutch map-titles and with the present-day names in Afrikaans and English. For the present names in Afrikaans and English in South Africa, in the main the official maps in the Department of Land Affairs, Chief Directorate: Surveys and Mapping in Cape Town have been used. When they are relevant for historical reasons, occasionally original Portuguese names are given, followed by the Dutch or Afrikaans and English. The origin of the geographical names at the Cape is a subject that, no matter how interesting, can not be treated further within the limited scope of this atlas; in this connection see, for example, C. Graham Botha, *Place Names in the Cape Province* (1926). For a general survey of geographical names in the old Dutch maps of the VOC charter area and their transcription into modern Dutch and international names, we refer to the index in Volume I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*.

Finally we would like to express sincere thanks to the various archival institutions and private contributors in the Netherlands and overseas who through their kind collaboration and contributions have made it possible to bring this volume of the atlas to fruition. In the Netherlands this refers in the first place to the Netherlands National Archives in The Hague, which together with the Royal Dutch Geographical Society and URU-Explokart/Utrecht University is a partner in this publication, where our gratitude goes to the Archivist-General Mr. Martin Berendse LL.M and his staff. Further, special mention must be made of the management and staff, listed individually in the *Colophon*, of Antiquariaat A. Asher B.V. (A. Asher Rare Books) in IJmuiden; the *Atlas Van Stolk* in Rotterdam; the *Koninklijke Bibliotheek* in The Hague; the University Library in Leiden; the *Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde* in Leiden; the *Maritiem Museum Rotterdam*; the *Rijksmuseum Amsterdam*; the *Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam*; and the *Amsterdams Historisch Museum*. Special thanks are due to Mr. Henk Swellengrebel, Sint Maarten, who generously provided access to the Swellengrebel Archive in his care. This includes a unique series of water-colour drawings that were made in the years 1776-1777 by the soldier Johannes Schumacher, when he accompanied the lawyer Hendrik Swellengrebel on his personal tour through the Cape Colony. To the extent that these are of a topographical nature, all of them have been included in this volume of the atlas, which in this way has been enriched by an indispensable contribution to its content.

Regarding the various contributions made by private individuals and institutions outside the Netherlands, we owe a debt of gratitude to the *Badische Landesbibliothek* in Karlsruhe (Mr. Rainer Fürst); the *Forschungsbibliothek Gotha* in Gotha (Dr. Kathrin Paasch); the *Perpustakaan Nasional Republik Indonesia* in Jakarta (Mr. Dady Rachmananta); Mr. L. Kellberg, Lindingö, Sweden; the *Österreichische Nationalbibliothek* in Vienna (Mrs. Mag. Silke Topscher, Mag. Jan Mokre); the *Biblioteca Medicea Laurenziana* in Florence (Dr. Franca Arduini); the *Bibliothèque nationale de France* in Paris (Dr. Hélène Richard); and the University Library in Gent (Dr. Sylvia Van Peteghem).

The research in Cape Town and elsewhere in South Africa was guided and facilitated in a highly amicable and enthusiastic manner by the staff of the various institutions involved. This applies first of all to the Western Cape Archives and Records Service/Argief- en Rekorddiens van die Wes-Kaap, where our special thanks go to Jaco van der Merwe, Principal Archivist Reading Room/Eerste Argivaris Leeskamer; Erika le Roux, Head Client Services/Hoof Klientediens; Ebrahim Kenny, Assistant Reading Room/Assistent Leeskamer; and Nomthatha Dloko, Archivist Reading Room/Argivaris Leeskamer. As well as this, grateful use was made of the generous help offered by staff members of the Iziko Museums of Cape Town. Here we would like to express our gratitude specifically to Lalou Meltzer, Director of Social History Collections; Wieke van Delen, Curator; Fatima February, Assistant Conservator; and Fiona Clayton, Curator. To the Library of Parliament, Cape Town, we are in debt for the very friendly assistance offered by Rayda Becker, Curator Artworks Office. In Stellenbosch, Deon Herschelman, Director of the Rupert Museum among other things, was completely at our service.

Among those from whom important information was obtained in personal consultations, we would like to mention in the first place Dr. Helena Liebenberg, team member of the *TANAP Resolutions and TEPC Transcription and Digitisation Projects* through which the *Resoluties van de Politieke Raad van Kaapstad/Resolutions of the Council of Policy of Cape Town* have been made available to the public in digital form. Prof. Dr. Leon Hattingh and Dr. Dan Sleigh received us with collegial hospitality and at the same time declared themselves ready to provide a contribution to the text. Moreover, Leon Hattingh was willing to critically read through the draft text for the Introduction and to supply comments, as also Prof. Dr. Robert Ross (Leiden University), who was also always available to answer questions of diverse kinds. Finally, Hein Zielstra took upon himself the task, alongside other contributions, to investigate the complicated connection between the old and the present topographical names, as well as determining the location of the topographical images. It goes without saying that the main author accepts complete responsibility for any errors or misinterpretations in the final result.

Asia Maior/Atlas Maior, oktober / October 2009.

Colofon / Colophon

Uitgevers/Publishers:
Uitgeverij Asia Maior/Atlas Maior (AM), Voorburg, in samenwerking met/in collaboration with:
Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Royal Dutch Geographical Society (KNAG), Utrecht;
Nationaal Archief/Netherlands National Archives (NA), 's-Gravenhage/The Hague;
URU-Explokart/Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen/Utrecht University, Faculty of Geosciences (UU), Utrecht.

Tekst/Text:
mevr. A.B. Brommer; prof. dr. L.J. Hattingh; dr. D. Sleigh.

Samenstelling en onderzoek/Design and research:
mevr. A.B. Brommer; dhr. H.P.P.F. Zielstra; dhr. G.G.J. Boink (NA); mevr. W. Leijnse (AM); dhr. M.P.B. Ziellemans (MaxZ).

Projectcoördinatie/Project co-ordination:
Nationaal Archief/Netherlands National Archives: mr. M.J. Berendse, Algemeen Rijksarchivaris/Archivist-General; G.G.J. Boink, archivist/Archivist.
Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Royal Dutch Geographical Society: drs. E.A.G. Postma, directeur-secretaris/Director and Secretary.
URU-Explokart/Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen/Utrecht University, Faculty of Geosciences: dr. P.C.J. van der Krogt, hoofd van het historisch-cartografisch onderzoeksprogramma URU-Explokart/Head of the URU-Explokart Research Program in the History of Cartography.
Uitgeverij Asia Maior/Atlas Maior: drs. J.R. van Diessen, hoofdredacteur/Editor-in-Chief.

Redactionele adviezen/Editorial advice:
prof. dr. G.G. Schilder (URU-Explokart); dr. P.P.W.J. van den Brink (URU-Explokart); dhr. G.G.J. Boink (NA); drs. M. de Bruijn, Voorburg;
prof. dr. R. Ross (Rijksuniversiteit Leiden/Leiden University).

Vertalingen Nederlands-Engels/Dutch-English translations:
mevr. R. Robson-McKillop, Leiden; dr. S. Robson, Glen Waverley (Vic.), Australië/Australia.

Correctie/Corrections:
mevr. C.A.T. Pijnappels, Tilburg.

Origineel kaart- en beeldmateriaal/Original maps and illustrations:
Amsterdams Historisch Museum/Amsterdam Historical Museum, Amsterdam, mevr. J. Edwards.
Antiquariaat A. Asher & Co. B.V./A. Asher Rare Books, IJmuiden, dr. P.P.W.J. van den Brink.
Asia Maior/Atlas Maior, Voorburg.
Atlas Van Stolk, Rotterdam, drs. J.C. Nix.
Badische Landesbibliothek/Baden State Library, Karlsruhe, dhr. R. Fürst.
Biblioteca Medicea Laurenziana, Firenze/Florence, mevr. dr. F. Arduini.
Bibliothèque nationale de France/National Library of France, Paris, Département des Cartes et Plans, mevr. dr. H. Richard; Département des Estampes et Photographies.
Iziko Museums of Cape Town and South African Museum Library, mevr. L. Meltzer, mevr. W. van Delen.
Dhr. L. Kellberg, Lindingö, Zweden/Sweden.
Koninklijke Bibliotheek/National Library of the Netherlands, 's-Gravenhage/The Hague.
Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde/Royal Netherlands Institute of Southeast Asian and Caribbean Studies, Leiden, dhr. J. van Rosmalen.
Library of Parliament, Cape Town, mevr. R. Becker.
Maritiem Museum Rotterdam/Rotterdam Maritime Museum, Rotterdam, drs. P.J. Klapwijk; drs. S. de Meer; mevr. C.C. Spaans.
Nationaal Archief/Netherlands National Archives, 's-Gravenhage/The Hague, mr. M.J. Berendse; dhr. G.G.J. Boink.
Nederlands Scheepvaartmuseum/Netherlands Maritime Museum, Amsterdam, dhr. B. Lahr.
Österreichische Nationalbibliothek/National Library of Austria, Wien/Vienna, mevr. dr. J. Rachinger; mevr. Mag. S. Topscher; dhr. Mag. J. Mokre.
Perpustakaan Nasional Republik Indonesia/National Library of the Republic of Indonesia, Jakarta, dhr. D.P. Rachmananta; dhr. G. Soegito MSc; drs. Widiyanto.
Rupert Museum, Stellenbosch, dhr. D. Herschelman.
Rijksmuseum Amsterdam, Amsterdam, mevr. drs. C. van der Harten.
Dhr. H.A.M. Swellengrebel, Sint Maarten.
Universitäts- und Forschungsbibliothek/University and Research Library Erfurt/Gotha, Forschungsbibliothek Gotha, Gotha, mevr. dr. K. Paasch; mevr. A. Gerlach; mevr. C. Hopf.
Universiteitsbibliotheek/University Library, Gent, mevr. dr. S. Van Peteghem; dhr. G. Roels.
Universiteitsbibliotheek/University Library, Leiden, Collectie Bodel Nijenhuis, drs. M. Storms, mevr. J.M.P. Beekhof.
Western Cape Archives and Records Service/Argief- en Rekorddiens van die Wes-Kaap, dhr. J. van der Merwe, mevr. E. le Roux.

Digitaal opnemen van origineel kaart- en beeldmateriaal/Digital scanning and photography of original maps and illustrations:
MaxZ, Middelburg, dhr. M.P.B. Ziellemans.
Karmac/Strata Preservation, Lelystad, dhr. Th. Doreleijers, dhr. B. Mans.

Digitale bewerking van origineel kaart- en beeldmateriaal, layout en overige technische voorbereiding/ Digital adaptation of original maps and illustrations, layout and other pre-press preparations:
MaxZ, Middelburg, dhr. M.P.B. Ziellemans.
Zrinski Printing & Publishing House, Čakovec, Kroatië/Croatia, dhr. T. Horvat.

Drukwerk, binden, afwerking/Printing, binding, finishing:
Zrinski Printing & Publishing House, Čakovec, Kroatië/Croatia, dhr. Ž. Megla; mevr. K. Barbarić; dhr. T. Horvat.

Eindredactie/Editor-in-Chief:
drs. J.R. van Diessen, Voorburg.

Alle rechten voorbehouden/All rights reserved.

© Uitgeverij Asia Maior/Atlas Maior, Voorburg 2009.
© Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap, Utrecht 2009.
© Nationaal Archief, 's-Gravenhage/The Hague 2009.
© URU-Explokart/Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen/Utrecht University, Faculty of Geosciences 2009.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Bij enkele kaarten en topografische afbeeldingen bleek het niet mogelijk de huidige rechthebbenden te traceren. Degene die meent in deze gevallen gegronde rechten te kunnen doen gelden, kan zich alsnog tot de uitgevers wenden.

Copyrights for illustrations reproduced in this edition have been settled in accordance with current law. For some maps and topographical illustrations, however, no present holder of copyrights could be traced. Those able to present founded claims in relation to these cases may forward the same to the publishers.

In de Nederlandse tekst is in hoofdzaak de spelling gebruikt zoals aangegeven in de *Herziene Woordenlijst van de Nederlandse taal in 1990*.

Eerste editie oktober 2009/First Edition October 2009.

ISBN/EAN: 978-90-74861-30-4.

Uitgeverij Asia Maior/Atlas Maior
Postbus 26 / P.O. Box 26
NL-2270 AA VOORBURG
www.asiamaior.nl
e-mail: amaior@xs4all.nl of info@asiamaior.nl

Nationaal Archief/Netherlands National Archives
Postbus 90520 / P.O. Box 90520
NL-2509 LM 's-GRAVENHAGE
www.nationaalarchief.nl
e-mail: info@nationaalarchief.nl

Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Royal Dutch Geographical Society
Postbus 80123 / P.O. Box 80123
NL-3508 TC UTRECHT
www.knag.nl
e-mail: info@knag.nl

URU-Explokart/Universiteit Utrecht, Faculteit Geowetenschappen/Utrecht University, Faculty of Geosciences
Postbus 80115 / P.O. Box 80115
NL-3508 TC UTRECHT
http://cartography.geo.uu.nl/explokart/index.html

MaxZ
Kesteloostraat 23
NL-4331 WL MIDDELBURG
e-mail: maxzatmaxz.bz@icloud.com

Afrika/Africa is in oktober 2009 verschenen in een eenmalige, beperkte oplage van 1600 individueel genummerde exemplaren en vormt het vijfde deel van de *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie/Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company.*

Afrika/Africa, which is the fifth volume of the *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie/Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company*, was published in October 2009 in a limited, single edition of 1600 individually numbered copies.

Het voorliggende exemplaar heeft het nummer /
The present copy bears the number

Dit vijfde deel van de Grote Atlas van de *Verenigde Oost-Indische Compagnie* behandelt het deel van Afrika binnen het octrooigebied van de VOC, dus alle gebieden oostelijk van ca. 14 graden oosterlengte. Bij het charter van 20 maart 1602 werd de grens bepaald op Kaap de Goede Hoop, maar in de latere praktijk reikten de compagniesgebieden hier westwaarts tot en met de Saldanhabaai, Kaap Columbine en de St. Helenabaai, terwijl in 1793 zelfs nog grote delen van de kust van het huidige Namibië in bezit werden genomen, tot aan de Walvisbaai. Het zwaartepunt in de bespreking ligt vanzelfsprekend bij de Kaapkolonie, waarvan hierna een uitvoerige historische en historisch-cartografische beschrijving volgt tot het einde van de Nederlandse periode in 1806. Daarnaast krijgen ook de buitenkantoren van deze vestiging (onder meer Mozambique, Mauritius, Madagascar) veel aandacht, evenals de zeegebieden met de vaarroutes om de Kaap tussen de Republiek en de handelsgebieden in Azië. De oostgrens wordt daarbij gevormd door de eilandjes Amsterdam en St. Paul, die halverwege de Indische Oceaan een belangrijk oriëntatiepunt waren op de zuidelijke route van de Kaap naar Batavia, en de Cocoseilanden op ca. 1000 kilometer ten zuidwesten van Java.

Het zeevarende en het cartografische bedrijf van de Verenigde Oost-Indische Compagnie zijn uitgebreid beschreven in Deel I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*. Voor een beter begrip van de besluitvorming rond de vestiging aan de Kaap, halverwege Nederland en het Aziatische handelsgebied, zal in aanvulling daarop kort worden ingegaan op de omstandigheden aan boord van de oostindiëvaarders in de vroege zeventiende eeuw, in het bijzonder op de problemen van de voedselvoorziening aan boord, op de grote risico's van ziekte en overlijden onder de bemanningen en op de pogingen die men indertijd ondernam om deze te voorkomen.

Een algemeen uitgangspunt bij de overzeese vestigingen van de VOC was de principiële onwenselijkheid van omvangrijk landbezit in de desbetreffende gebieden; een veilig pakhuis met woningen voor het personeel, al dan niet binnen een fortificatie, en een bruikbare haven of rede voor de compagniesschepen werden in theorie voldoende geacht. Niettemin kwam het in de meeste gebieden waar de VOC zich permanent vestigde op termijn toch tot – soms zeer omvangrijke – territoriale uitbreidingen, die steeds weer noodzakelijk bevonden werden om de handel ter plaatse onbedreigd te laten verlopen, de concurrentie buiten te sluiten en de eigen veiligheid te garanderen. Evenzo groeide de 'Caabse Vleck', bij de vestiging niet meer dan een fortje, tuinen en een klein hospitaal, in anderhalve eeuw uit tot een door de Compagnie gecontroleerd gebied dat ongeveer overeenkwam met de huidige provincie West-Kaap en kleinere aangrenzende delen van de Noord-Kaap en Oost-Kaap, tezamen met zo'n 170.000 vierkante kilometer ruim viermaal zo groot als Nederland.

In tegenstelling tot bijna alle andere gebieden waar de VOC vestigingen bezat, draaide het aan de zuidpunt van het Afrikaanse continent niet om de handel. Het in 1652 gestichte verversingsstation had bij de oorspronkelijke instructie slechts als taak voldoende voedsel, drank en brandhout te produceren om de schepen van de Compagnie te bevoorraden, zorg te dragen voor de zieken die van boord kwamen en, niet in de laatste plaats, te voorkomen dat vreemde mogendheden zich meester maakten van deze strategische locatie. Daarbij gold de expliciete opdracht een goede verstandhouding met de inheemse bevolking te onderhouden; in het achterland was er immers voldoende ruimte voor allen. De gestage expansie van de Kaapkolonie leidde echter al vrij snel tot conflicten, die in de achttiende eeuw het einde zouden betekenen van de zelfstandigheid van de hier levende Khoi en San.[1] Hun aantal werd bovendien gedecimeerd door de grote pokkenepidemie van 1713, veroorzaakt door besmet wasgoed dat van een schip ter reiniging aan land was gebracht. Onder de niet-resistente Khoi werd een ware slachting aangericht: in de omgeving van de Kaap bezweken negen van de tien.[2] De resterende groepen werden langzaam maar zeker verdreven uit hun weide- en jachtgronden of traden noodgedwongen in dienst van Nederlandse boeren.

Diverse factoren speelden een rol bij de uitbreiding van zowel de 'Caabse Vleck' zelf als ook het agrarisch areaal. Primair was er de onvoorziene groei in het aantal schepen dat voor de VOC en andere Europese maatschappijen werd uitgereed en een beroep ging doen op de voorraden aan de Kaap. Jan van Riebeeck rapporteerde in 1653 met voldoening dat hij enige verversing had kunnen leveren voor drie langskomende schepen. Vijftig jaar later werden er al bijna veertig bediend en in de verdere achttiende eeuw groeide het aantal schepen dat jaarlijks de Kaap aandeed naar meer dan honderdvijftig. In 1784 bijvoorbeeld deden 171 schepen de Kaap aan.[3]

Teneinde de toelevering van voedsel met zo min mogelijk kosten voor de VOC zeker te stellen, werden vanaf 1657 percelen land uitgegeven aan uit de compagniesdienst getreden particulieren, de zogenoemde vrijburgers. Uit de resulterende besparing op salariskosten gecombineerd met een vastgestelde lage inkoopprijs voor de akker- en tuinbouwproducten werd een financieel voordeel voor de compagnieskas bereikt, maar voor de vrijburgers bleek het spoedig nauwelijks mogelijk om onder deze voorwaarden het hoofd boven water te houden. Velen legden zich daarom in de latere zeventiende eeuw toe op de minder arbeidsintensieve en financieel aantrekkelijker veeteelt, met als gevolg een snelle uitbreiding van het areaal aan weidegronden dat door Europese veeboeren werd gebruikt. Deze zogenoemde trekboeren verspreidden zich met hun kudden runderen en schapen in de loop van de volgende eeuw over de beste weidegronden in de huidige West-Kaap. Om financieel en organisatorisch greep te houden op deze ontwikkelingen, zag de Compagnie zich gedwongen met nieuwe administratieve centra, de drostdijen, het spoor van de trekboeren te volgen.

De bewindhebbers van de VOC speelden in dit gebeuren een dualistische rol. Enerzijds werd steeds gehamerd op de noodzakelijkheid van het klein houden van de organisatie en het beheersbaar houden van de kosten, in het kader waarvan bijvoorbeeld geen toestemming werd verleend tot de aanleg van een volwaardige, versterkte stad. Aan de andere kant werden de leidinggevenden aan de Kaap herhaaldelijk berispt vanwege hun ontoereikende initiatief bij de exploratie van de handelsmogelijkheden in het achterland, waarvan de veronderstelde aanwezigheid bij gelegenheid toch weer kon leiden tot nieuwe vestigingen. Zo werd de besluitvorming lange tijd beheerst door berichten over de rijke goudlanden van Monomotapa in het binnenland van Afrika, op grond waarvan bijvoorbeeld een – achteraf bezien – volstrekt zinloze investering in de compagniespost aan de Delagoabaai volgde.

Het geheel speelde zich af tegen de achtergrond van de geleidelijk aan veranderende Europese machtsverhoudingen en de vele oorlogen en wisselende allianties in de zeventiende en achttiende eeuw, die van de Compagnie in latere jaren voor de verdediging van de strategisch gelegen maar volstrekt geïsoleerde Kaapkolonie onevenredig grote investeringen vergden. De tweeslachtige houding van de bewindhebbers, in de late achttiende eeuw nog versterkt door de steeds toenemende financiële problemen waarin de Compagnie kwam te verkeren, kwam op pijnlijke wijze tot uiting tijdens het gouverneurschap van Cornelis Jacob van de Graaff. Deze ging in 1784 naar de Kaap met als eerste opdracht de verdediging van de kolonie te verbeteren, maar werd in 1791 teruggeroepen toen hij deze taak daadwerkelijk poogde uit te voeren. Het was te duur. In 1795 werden de Heren Zeventien van hun taak ontheven en nam de toen net gestichte Bataafse Republiek de compagniesorganisatie en alle bezittingen en schulden over. In hetzelfde jaar veroverden de Britten de Kaap, die ze weliswaar bij de Vrede van Amiens in 1802 weer moesten afstaan maar in 1806 opnieuw innamen, ditmaal voorgoed. Tijdens de Conventie van Londen in 1814 werd de overdracht aan Groot-Brittannië definitief en formeel bekrachtigd.

De route naar Azië

De zeeroute van Europa naar de Indische Oceaan om Kaap de Goede Hoop was aan het eind van de zestiende eeuw, honderd jaar na de befaamde pioniersreizen van Bartholomeo Diaz in 1487 en Vasco da Gama in 1498, bij de Portugese zeevaarders al goed bekend. Langs diverse kanalen was toen uit Portugese bronnen ook in de Noordelijke Nederlanden voldoende kennis vergaard om de reis naar Indië aan te durven. Dit kreeg in 1595 zijn beslag met het uitreden van een eerste vloot van vier schepen, de *Mauritius*, de *Hollandia*, de *Amsterdam* en het jacht *Duyfken*, door een gelegenheidsverbond van Amsterdamse ondernemers, de zogenoemde Compagnie van Verre. Mede uitgerust door de Staten van Holland en voorzien van vrijbrieven van prins Maurits, vertrok dit smaldeel onder leiding van Cornelis de Houtman, Gerrit van Beuningen en de 'opperpiloot' Pieter Dircksz Keyser op 2 april van dat jaar van Texel voor de 'Eerste Schipvaert' naar de Oost.[4] De ervaringen opgedaan tijdens deze moeizame tocht – pas in augustus 1597 keerden uiteindelijk drie schepen terug in Amsterdam, met in totaal niet meer dan een derde van de oorspronkelijke bemanning – zijn illustratief voor de moeilijkheden die ook de navolgende oostindiëvaarders in de vroege zeventiende eeuw steeds weer ondervonden. Als zodanig houden ze indirect verband met de overwegingen van Heren Zeventien die in 1652 ten slotte leidden tot de vestiging aan de Kaap, reden om deze reis bij wijze van inleiding in wat meer detail te volgen.

'Eerste Schipvaert'; de Brouwer-route

Het eerste deel van de route, door het noordelijke deel van de Atlantische Oceaan, was welbekend. De indertijd gebruikelijke benaming van 'Vlaemsche Eilanden' voor de Azoren stamde uit de late vijftiende eeuw, toen door de Portugezen kolonisten uit Noord-Frankrijk en Vlaanderen werden aangetrokken om de eilanden te exploiteren. Ook werd al jarenlang gevaren op de Kaapverdische Eilanden, die vanwege hun belangrijke zoutwinning toen de bijnaam van 'Zoute Eilanden' hadden. Ivoorkust en de kusten van Guinee in West-Afrika met het eiland São Tomé waren eveneens geen onbekend gebied meer en opperpiloot Keyser had zelf al eerder op Brazilië gevaren.

Op 19 april 1595 passeerden de vier schepen 'het Eyland ghenaemt la Palma, ende des selven daegs oock Tenariffa, Gomera, ende el Fierro, alle Canarische Eylanden' (Palma, Tenerife, Gomera en Ferro of Hierro). De 25ste april bereikten ze 'As Ilhas Verdes' ofwel de Kaapverdische Eilanden. Het eiland 'Bona Visca' (Boa Vista) werd voorbij gevaren omdat het 'geen water oft ander ververschingh' te bieden had. 'Sanc Iago' (São Tiago) liet men ook links liggen, vanwege de sterke Portugese bezetting (Portugal was sind 1580 ingelijfd bij het Spaanse rijk, waarmee de jonge Republiek formeel op voet van oorlog verkeerde). Wel werd daarna geankerd bij het Portugese 'Ilha de Mayo' (Maio), waar een kerkje en een paar vervallen huisjes werden aangetroffen maar de bewoners onzichtbaar bleven. Het was bekend dat Maio vrijwel geen bevolking had, 'soo dat men daer gheen wederstand hebben soude'. Van belang was dat het dorre en steenachtige eiland overvloedig 'Bocken, Geyten, Barbarissche hoenderen en menigerlei ghevogelte' leverde, terwijl aan de oostkant een riviertje liep waar drinkwater te halen was. Minder gelukkig was achttien jaar later Jan Pietersz Coen, die tijdens zijn uitreis in 1613 het eiland Maio miste en 'Isle Bravo' (Isla de Brava) moest aandoen. Hij zond '32 ghewapende mannen te lande' om te zien hoe de inwoners zich zouden opstellen. Mede doordat de veiligheidsinstructies niet goed in acht werden genomen, liep de groep in een nauwe kloof in een hinderlaag en werden dertien man door de eilandbevolking gedood.[5]

Na een traject met onverwachts opstekende, zware stormen, afgewisseld met windstiltes waarin 'de zee schijnt bevroren te wesen', werd op de vierde juni de evenaar gepasseerd. De expeditie was nu in de zone van de zuidoostpassaat gekomen en het was zaak de koers zo oostelijk mogelijk te houden. Bij een westwaarts afdrijven bestond het gevaar op de riffen van de Abrolhos voor de oostkust van Brazilië te verzeilen, en wie 'daer binne vervalt is van de reyse versteken en moet weder terugge keeren'. Anderzijds kon daarna een te ver oostelijk genomen koers de schepen in de beruchte windstille zones in de bocht van Guinee doen belanden, met kans op maandenlang ronddrijven in de tropische hitte. De ideale middenroute werd later op de kaarten vastgelegd en Karrepad of Wagenweg genoemd, zoals is aangegeven op de kaart van omstreeks 1700 op blad 34. De schepen van Cornelis de Houtman voeren echter zonder problemen ten oosten van de Abrolhos verder zuidwaarts, geholpen door de in zuidwestelijke richting lopende Braziliëstroom. Vanaf ongeveer 30 graden zuiderbreedte kon vervolgens worden geprofiteerd van de daar heersende westenwinden en een oostelijke koers worden uitgezet in de richting van Kaap de Goede Hoop.

Begin juli stierf de eerste opvarende en begonnen 'door 't gedurigh gebruyck van ghesouten kost' ook anderen toenemend tekenen van ziekte te vertonen. Door verkeerd stouwen en het niet luchten van de voedselvoorraden waren deze deels voortijdig bedorven en moest onder meer alle kaas overboord worden gezet. Eind juli dacht men in de buurt van Kaap de Goede Hoop te zijn, waar de leiders de intussen hoognodige tussentijdse verversing hoopten te vinden. Alleen op de *Hollandia* waren toen al elf doden en lagen vijftig man ziek, velen wegens scheurbuik. Op 31 juli zagen de bemanningen de eerste 'trombas' drijven, het trompetvormige zeewier dat bij de Portugese zeevaarders een bekend en welkom teken was dat de Kaap niet ver meer kon zijn. Na ronding van de 'Cabo de Boa Speranza' (Kaap de Goede Hoop) en 'Cabo das Aguilhas' (Kaap Agulhas, Naaldkaap), de zuidelijkste punt van Afrika, gingen op 4 augustus na vier maanden varen ten slotte de ankers uit in de 'Aguada de Sam Bras' (Mosselbaai). Hier kon al wadend door de branding met veel moeite drinkwater worden ingeslagen. De plaatselijke Khoi-bevolking bleek bereid een aantal schapen en runderen te leveren, in ruil voor ijzeren voorwerpen, maar fruit en groenten, onontbeerlijk voor het herstel van de scheurbuiklijders, waren hier niet te vinden.

Voor verdere foeragering werd daarom conform het oorspronkelijke plan na een week koers gezet naar het eiland Madagascar. De Antongilbaai (Baie d'Antongil) in het noordoosten van het eiland gold naar Portugese bronnen als de 'beste bay vander wereld om schepen te ververschen', maar door onbekendheid met de navigatie-eisen ter plaatse lukte het aanvankelijk niet de oostkust van Madagascar te bezeilen. Met veel moeite werd begin september aan de zuidwestkust een redelijke ankerplaats gevonden in de Ampalazabaai, nabij de tegenwoordige stad Androka. De vele zieken werden ondergebracht in een provisorisch bivak op een onbewoond eilandje in de baai, dat vanwege de vele doden die er moesten worden begraven de lugubere maar passende benaming 'Hollandsch Kerkhof' kreeg. Water en voedsel waren hier echter niet voorhanden, zodat de vloot na een maand gedwongen was de ankers te lichten en in de noordelijker gelegen St. Augustijnbaai (Baie de St. Augustin) verversing te zoeken. Afgezien van wat vlees bleek ook hier weinig te verkrijgen en bovendien ontstonden er moeilijkheden met de bevolking, waarna op 13 december 1595 besloten werd om dan maar in oost-noordoostelijke richting door te varen naar Java.

De bemanning was inmiddels gehalveerd en stormen joegen de schepen in de volgende weken langs de oostkust van Madagascar pal noordwaarts, met als onverwacht gelukkig gevolg dat begin januari 1596 alsnog de Antongilbaai werd bereikt. Daar kon inderdaad een overvloed aan groenten, limoenen en citroenen worden ingeslagen. De scheurbuik verdween spoedig en tot aan de aankomst op Java in juni 1596 was nadien nog maar één dode te betreuren. De latere terugreis uit de Indische Archipel volgde in slechts zes maanden, van eind februari tot half augustus 1597, en verliep via Natal in Zuid-Afrika en het eiland St. Helena. Bij dit laatste kon toen wegens de aanwezigheid van Portugese schepen niet worden ververst en omdat tevoren ook de Kaap niet meer was aangedaan, werd het laatste traject over de Atlantische Oceaan aldus een ware hongertocht voor de gedecimeerde en verzwakte bemanning. Toen op 14 augustus 1597 ten slotte ook het laatste schip, de *Hollandia*, op de rede van Texel was thuisgekomen, waren van het totale aantal van 249 uitgevaren expeditieleden er nog maar 89 in leven.

Het eerste deel van de hier beschreven route voor de heenreis zou in latere tijd niet veel veranderen, al moest men door weersomstandigheden bij gelegenheid wel eens van het traject afwijken en andere eilanden aandoen. Voorbij de Kaap echter bleken de sterke zuidwaartse Agulhasstroom en daaraan tegengestelde zuidoostenwinden in Straat Mozambique de zeilschepen steeds weer parten te spelen. Ook aan de oostkant van Madagascar langs Mauritius was het gedurende een groot deel van het jaar moeilijk manoeuvreren. Dit was voor admiraal Hendrik Brouwer, de latere gouverneur-generaal (1632-1636), reden om op zijn heenreis in 1611 een zuidelijker route te proberen. Vanaf de Kaap werd over een afstand van bijna 1000 Duitse mijl (ruim 7000 kilometer) een oostelijke koers tussen 35 en 40 graden zuiderbreedte aangehouden, gebruikmakend van de overheersende westelijke winden en de Westenwinddrift in dit zeegebied, waarna met hulp van de zuidoostpassaat en de Westaustralische Stroom in noordelijke richting werd afgebogen naar Straat Soenda. De eilandjes Amsterdam en St. Paul, die onder de latere gouverneur-generaal Antonio van Diemen (1636-1645) tijdens zijn uitreis in 1633 duidelijk op de kaart waren geplaatst (blad 416), dienden sindsdien als belangrijke oriëntatiepunten voor deze koerswending. De succesvolle Brouwer-route was na 1616 als regel verplicht gesteld in de instructies voor compagniesschepen met bestemming Oost-Indië. Voor India en Ceylon bleef echter ook de oude route in gebruik.

Kaarten en gegist bestek

Informatie over heersende windsystemen, stromen en windstille zones en over mogelijkheden tot verversing onderweg werd stelselmatig gerapporteerd in de scheepsjournaals en vastgelegd op kaarten. In de beginperiode kwam het meer dan eens voor dat een op de kaart ingetekend eilandje niet meer werd gevonden of op afwijkende coördinaten bleek te liggen. Andersom verschenen niet bestaande eilanden op de kaarten, zoals 'Acencam' voor de Braziliaanse kust en 'Santa Helena Nova' dat ten oosten van St. Helena zou moeten liggen. Dit laatste eiland verscheen omstreeks 1650 voor het eerst op de Nederlandse paskaarten, maar was door geen enkel schip ooit gesignaleerd. Omdat het eiland na de definitieve inname van St. Helena door de Engelsen in 1659 als alternatieve pleisterplaats zou kunnen fungeren voor de schepen van de retourvloot die door storm de Kaap voorbij moesten varen, is er nadien jarenlang naar gezocht. In 1663 werd zelfs met de schepen van de retourvloot een – uiteraard vergeefse – expeditie uitgerust om 'Santa Helena Nova' officieel in bezit te nemen, de mogelijk aanwezige Portugezen 'daar van daen te hompen' en er een post te vestigen.

Uiteindelijk ontstond 'twyffelingh' of het eiland 'in de paskaarten al op sijn behoorlycke breedte soude sijn gebracht' en werd besloten zich tot Portugal te wenden voor nadere informatie. Navraag in maritieme kringen via de Nederlandse resident aldaar, mr. Johan Wolffsen, maakte duidelijk 'sodanigen eylant in de wereld niet te wesen'. Zelfs de officiële cosmograaf van Portugal, João Teixeira Albernas, werd geraadpleegd. Ook hij verzekerde dat het eiland niet bestond en citeerde diverse 'stuyrluyden' van Portugese schepen die tussen Angola in Centraal-Afrika en Brazilië haden gevaren en het eiland nooit hadden gezien. Ten slotte werd in 1679 geconcludeerd dat het eiland abusievelijk op de kaarten was gekomen, nadat een schipper na het verlaten van St. Helena een paar dagen later ongemerkt aan de andere kant ervan was 'vervallen' en meende 'een nieuw eylandt te hebben ghevonden'.[6] 'Santa Helena Nova' lag volgens de kaarten op de zelfde breedte als St. Helena, maar wel een stuk oostelijker, hoogstwaarschijnlijk het resultaat van een foutieve lengtebepaling. Het probleem van het bepalen van de juiste lengtegraad zou pas met de komst van betere navigatie-instrumenten, in het bijzonder de chronometer, in de tweede helft van de achttiende eeuw worden opgelost.

Elk eiland dat enigszins op de route lag, was in principe het onderzoeken waard op mogelijkheden tot verversing of een veilige ankerplaats in geval van nood. Nadat het schip *Maarsseveen* in 1662 de eilanden van Martin Vaz voor de Braziliaanse kust van dichtbij had gezien, werd de assistent Georg Friedrich Wreede drie jaar later vanuit de Kaap met de hoeker *Pimpel* uitgezonden voor nader onderzoek. Hij vond niets dan 'steyle klippen' die aan land gaan onmogelijk maakten. Het volgende deel van zijn route, in de richting van het nabijgelegen eiland Trinidade en het hierboven al genoemde, niet bestaande 'Acencam', resulteerde toen in de onaangename verrassing al na korte tijd op de Braziliaanse kust te stuiten, die volgens de kaarten veel westelijker zou moeten liggen.[7]

Soms werd bij toeval een 'onvindbaar' eiland teruggevonden. Er is het voorbeeld van admiraal Rijklof van Goens, de latere gouverneur-generaal (1678-1681) die in 1657 op de uitreis naar de Oost in het zuiden van de Atlantische Oceaan een koers op ongeveer 40 graden zuiderbreedte koos om de westenwinden op te zoeken. Ondanks het gunstige jaargetijde raakte zijn schip *Orangien* tussen ijsbergen verzeild, die eerst voor klippen werden aangezien. Een ervan bleek bij nadere inspectie toch een eilandje te zijn, dat niet op de kaarten was ingetekend. De conclusie van Van Goens dat een nieuw eiland was ontdekt is begrijpelijk. Het ging evenwel om het tot de Tristan da Cunha-groep behorende eilandje Diego Alvarez, nu Gough Island (bijna 41 graden zuiderbreedte), dat volgens de kaarten van die tijd op 38 graden zuid was gelokaliseerd. Op de in 1669 vanuit de Kaap gezonden hoeker *Grundel*, die enige tijd zonder succes op die 38ste breedtegraad naar Diego Alvarez zocht, kwam men uiteindelijk tot de slotsom dat dit eiland toch hetzelfde zou moeten zijn als dat van Van Goens' waarneming op drie graden zuidelijker[8] (blad 57).

Voedselproblemen

De totale reis van Texel naar Batavia kon wanneer alles meezat in zes maanden worden afgelegd, maar in de beginjaren van de Compagnie werden nog premies uitgeloofd voor schippers die het traject in zeven, acht of zelfs negen maanden aflegden. Hierbij was het verplicht de Kaap aan te doen. De tijd die hier moest worden doorgebracht voor het inslaan van vers drinkwater, het kopen van slacht-

---

1 De oorspronkelijke bewoners die de Europeanen aan de Kaap aantroffen, waren Khoi en San. De Khoi (ook: Khoikhoi, Khoina, Koina, Koena) werden vanwege hun spraak met klikklanken door de Nederlanders Hottentotten genoemd. Deze veehouders trokken met hun kudden runderen en schapen in een seizoensgebonden ritme naar de beste weidegronden, waarbij soms honderden kilometers werden afgelegd. De voornamelijk van de jacht en het verzamelen van eetbare planten levende San kregen de naam Bosjesmannen. Door de stichting van de Kaapkolonie in 1652 en de doorgaande inbezitneming van land door Europese boeren in de verdere compagniestijd verloren de Khoi en San steeds meer weide- en jachtgronden, waardoor grote groepen naar de periferie werden verdrongen. In de loop der tijd trad in deze gebieden vermenging op tussen beide groepen. In dit geval worden ze aangeduid met de term Khoisan. Zie Elphick, *Die Khoisan*; Penn, *The Forgotten Frontier*.

2 Het oorspronkelijke aantal Khoi in het gebied tussen de monding van de Olifantsrivier in het noorden en de Brede Rivier (Breërivier) in het oosten wordt geschat op ca. 50.000. Berekeningen van de sterfte onder hen als gevolg van de pokkenepidemie van 1713 lopen uiteen van 90% in het gebied rond de Kaap tot 30% voor hun totale populatie. Penn, *The Forgotten Frontier*, pag. 42-43.

3 Van Duin & Ross, *The Economy of the Cape Colony*, Appendix 4, pag. 127.

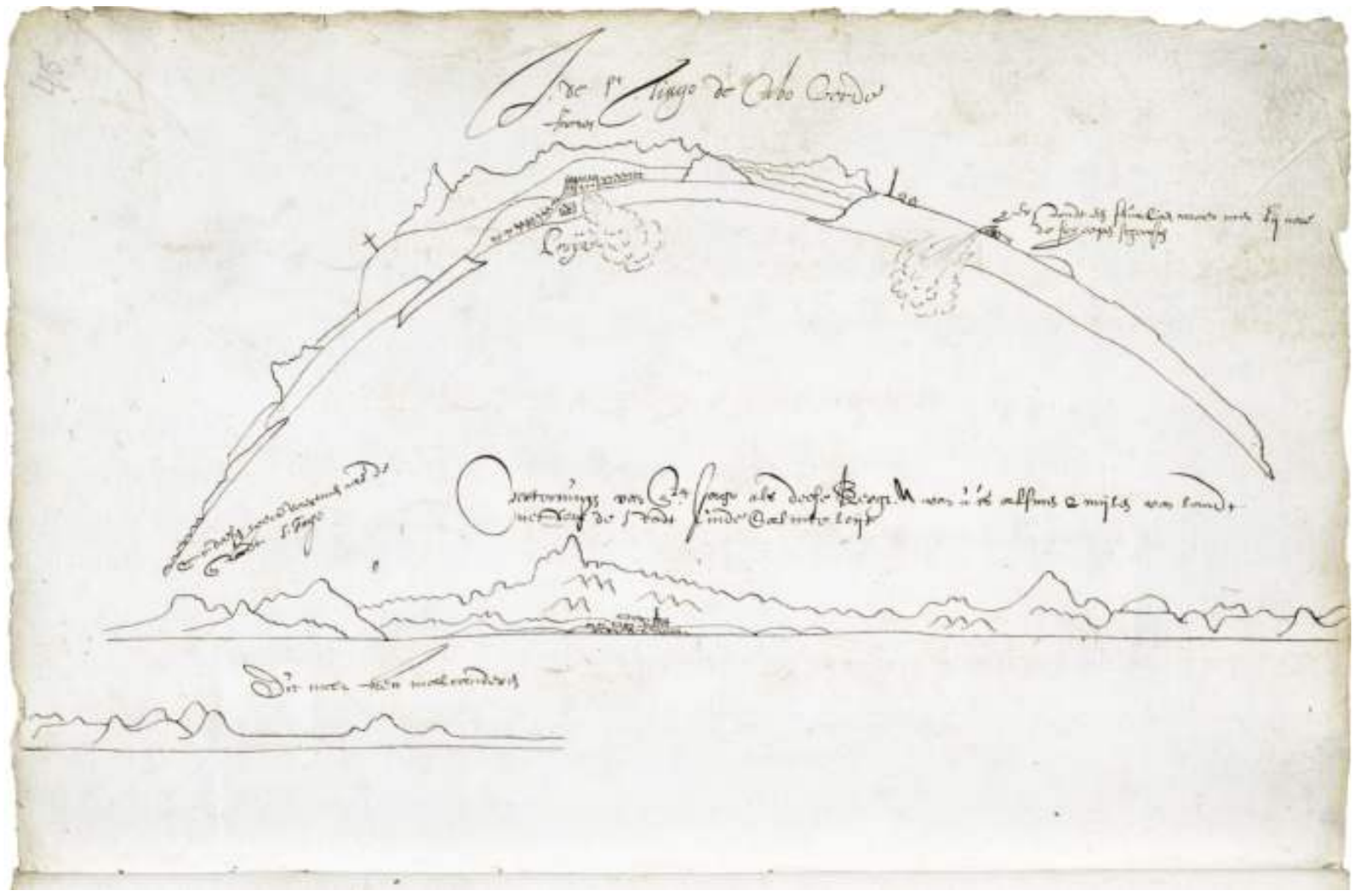
4 Beschrijving en citaten gebaseerd op *Begin ende Voortgang*, deel I; Mollema, *De Nederlandsche vlag*.

5 Colenbrander, *Coen*, deel I, pag.1-2.

6 Van Dam, *Beschrijvinge*, deel I.2, pag. 26-27; Leupe, *Het eiland St. Helena Nova*; Böeseken, *Dagregister en briewe van Zacharias Wagenaer*, pag. 293, met vermelding van schipper Lodewijk Claes, die als eerste Santa Helena Nova op zijn kaart intekende; Sleigh, *Die Buiteposte*, pag. 633.

7 Zie onder meer Van Dam, *Beschrijvinge*, deel I.1, pag. 668-669.

8 Leupe, *Rijckloff van Goens aan de Kaap*, pag. 31-33; Van Dam, *Beschrijvinge*, deel I.1, pag. 668. Zie voor de vroege exploraties van de Tristan da Cunha-groep Schilder, *De ontdekkingsreis van Willem Hesselsz de Vlamingh*, pag. 29-38.



De eerste officiële kaartenmaker van de VOC, Hessel Gerritsz, kopieerde voor zijn *Rotario* voor de WIC omstreeks 1627-1628 deze kustprofielen van het eiland São Tiago (Kaapverdische Eilanden), die in 1605 werden gemaakt door Cornelis Matelieff tijdens diens uitreis naar Oost-Indië. Matelieff had toen gepoogd dit eiland aan te doen, maar de Portugezen gaven hem een vijandige ontvangst, zoals de kruitdampwolken bij het fort 'Praija' en een kustbatterij rechts laten zien. Rechtsboven noteerde hij: 'Hier stondt een stuckjen waer men bij nae de scheepe schooten'. Hij kon wel van de gelegenheid gebruik maken om het eiland op te nemen en tekende zowel de zuidoostkust bij Praia (boven) als een gezicht op het stadje São Tiago (Ribeiro Grande, nu Cidade Velha) aan de zuidwestkant (onder). Geheel links is aangegeven: 'Om dese hoeck vaertmen nae de stadt S. Tiago'. Een later gezicht op São Tiago van de hand van Caspar Schmalkalden is gereproduceerd op blad 40 boven. Collectie: Nationaal Archief, 4.VEL inv.nr. X kaart 45; pentekening op papier, 24 x 33 cm, 1627-1628.

In about 1627-1628 the VOC's first official map-maker, Hessel Gerritsz, copied these coast profiles of the island of São Tiago for his *Rotario* for the WIC. The original profiles were made in 1605 by Cornelis Matelieff during his outward voyage to the East Indies. At that time Matelieff had attempted to call at the island, but the Portuguese gave him a hostile reception, as the clouds of gunpowder smoke at the fort *Praija* and a coastal battery on the right make plain. Above right he noted: 'Here there stood a small piece [gun] with which they shot at the ships'. However, he was able to take the opportunity to survey the island and draw both the south-east coast at Praia (above) and the view of the little town of São Tiago (Ribeiro Grande, now Cidade Velha) on the south-western side (below). On the far left is shown: 'Around this point one sails to the town of S. Tiago'. A later view of São Tiago made by Caspar Schmalkalden is reproduced on sheet 40 above. From the collection of the Netherlands National Archives, 4.VEL record nr. X map 45; pen drawing on paper, 24 x 33 cm, 1627-1628.

vee van de plaatselijke bevolking en het herstel van de zieken mocht van de totale reisduur worden afgetrokken. Werd daarentegen onderweg een andere haven dan de Kaap aangedaan en zou daardoor oponthoud zijn opgetreden, dan hing de verantwoordelijke schipper, stuurman en koopman een boete van maximaal zeshonderd gulden boven het hoofd, ongeveer het equivalent van het jaarsalaris van de schipper. In latere jaren werden de regels aangepast aan veranderende situaties, maar het principe bleef lang gehandhaafd.

Er waren meerdere redenen voor zulke strikte orders. Een ervan was het aloude 'tijd is geld'. Een korte vaartijd betekende dat de schepen en bemanning sneller weer elders ingezet konden worden. Daarnaast was het risico van ziekte en sterfte onder de bemanning minder groot. Bedorven water, dat soms tussen de tanden gezeefd moest worden om de 'wormpjes' niet binnen te krijgen, rottend vlees, bonen en gort die door maden en ratten aan boord waren aangevreten, gebrek aan verse groenten en een algeheel gebrek aan hygiëne konden de bemanning van een schip letterlijk decimeren. De chirurgijn kon nog zoveel medicamenten in zijn scheepskist meenemen, tegenover de toen nog onbekende ziekteverwekkers stond hij machteloos. In de bewaard gebleven journaals van compagnieschirurgijns is te lezen hoe zij vaak dag en nacht in touw waren met de zalven, pillen, poeders en *concocta* die zij uit de meegebrachte kruiden, chemicaliën en oliën bereidden. Daaronder waren veel opiaten, die in ieder geval hielpen de pijn te verlichten.[9] Niet zelden was de medicijnkist al ruim voor het einde van de reis leeg.

Daarbij was er veel kritiek op de kwaliteiten en betrouwbaarheid van de chirurgijns aan boord, vooral op hun algemene incompetentie en het veelvuldig sjoemelen met de verstrekte medicijnen, waarbij voor vertrek dure preparaten werden verkocht en vervangen door goedkope. Het vak van scheepschirurgijn stond niet in hoog aanzien, met als gevolg dat weinig voldoende gekwalificeerden op de vacatures reageerden. Het omwisselen van preparaten werd later tegengegaan door een verzegelde medicijnkist te verstrekken, die pas na vertrek van het schip mocht worden geopend. Los van dit alles was natuurlijk de medische kennis in die dagen nog bijna middeleeuws, zodat zelfs de beste chirurgijns vaak met lege handen stonden.

Oorzaken van ziekte waren legio. Een opvarende kon voor zijn vertrek al het een en ander hebben opgelopen, terwijl ook enkele eilanden onderweg als zeer ongezond te boek stonden, zoals het malarianest São Tomé in de Bocht van Guinee. Het kritische punt lag meestal rond de vijftiende week van de reis, wanneer de scheurbuik zich begon te manifesteren.[10] Uit eerdere ervaring was al wel duidelijk geworden dat verse groenten en fruit en speciaal limoenen en andere citrusvruchten de beste remedie waren tegen deze en andere deficiëntieziekten. In 1601 bijvoorbeeld kregen de schippers van de vloot van admiraal Wolphert Harmensz de opdracht om lijders aan scheurbuik elke morgen en avond 'twee lepelen lymoen-water' toe te dienen. Jan Pietersz Coen rapporteerde in 1614 dat dankzij de 'huspotten van 't gesouten vleys, geweyckt well met pruymen ende lamoensop [limoensap] gecoockt' de zieken weer snel op de been waren.[11] We zien dan ook in diverse scheepsjournalen dat met blijdschap wordt vermeld wanneer men limoenen heeft kunnen inslaan. Het was dus van levensbelang dat de zeereis niet alleen zo snel mogelijk werd afgelegd, maar ook dat er geschikte en permanent bruikbare tussenstations waren om de noodzakelijke verversingen in te slaan. In de roerige tijden waarin de VOC tot ontwikkeling kwam, was dit mede vanwege de vele oorlogen en wisselende politieke allianties in Europa en Azië geen eenvoudige opgave.

De Portugese zeevaarders waren in de zestiende eeuw al begonnen met het inzaaien van groenten, het planten van fruitbomen en het uitzetten van varkens, kippen en bokken op de eilanden die ze op weg naar Azië aandeden. Zulke voorzieningen voldeden goed zolang ze alleen gebruikt werden door de relatief kleine eigen organisatie voor de vaart op Azië, maar met de snelle toename van het aantal oostindiëvaarders dat vanaf het begin van de zeventiende eeuw door de nieuwe handelscompagnieën in de Republiek, Engeland en Frankrijk werd uitgezonden, groeide de druk op deze voedselbronnen.

De nieuwkomers volgden in eerste instantie het Portugese voorbeeld. Zo had admiraal Cornelis Matelieff in 1605 op het eiland Mauritius '7. of 8. Orangje Boomjens geplant ende over al veel Corlen [zaden] gesaeyt; oock hebbense een tuyn by een riviere ghemaeckt waer in sy eenigh Cattoenboomkens en andere vruchten hebben gheplant'. Ruim dertig jaar later deed bijvoorbeeld Aert Gijsels, admiraal van de retourvloot van 1638, hetzelfde op Robbeneiland in de Tafelbaai aan de Kaap. Schipper Cornelis Gerritsz werd met een sloep naar het eiland gestuurd 'omme aldaer 109 Clappus [klappers, kokospalmen] ende groote quantiteijt lemoenen ende pompoencorrels in een bequame plaets te planten, op hoope tselve door Godes segen sal voortcomen ende opwassen'. Dit moest dienen 'tot 't gesonth vande geene die alhier soude moogen comen te arriveren'.[12]

Veelvuldig vindt men echter in de vroege scheepsjournaals vermeld dat bij aankomst bij zulke voorbereide verversingsplaatsen een eerder schip de hongerige en zieke bemanning al voor was geweest en er weinig eetbaars meer te oogsten viel. Ook ging niet ieder, al of niet door honger gedreven, even zorgvuldig om met de aanplant. De krankbezoeker Zeygert van Rechteren merkte in 1632 tijdens zijn retourreis uit Oost-Indië, waarbij ook St. Helena werd aangedaan, in dit verband op: 'daer wassen oock seer schoone Orangie-appelen maer de boomen worden meest van ons luyden verdistrueert [beschadigd] ende ontydigh afgheplucken soo dat de Vruchte niet op konnen komen'.[13]

Een vestiging halverwege

Kortom, een betrouwbare pleisterplaats waar altijd naar wens ververst kon worden, werd op termijn onontbeerlijk geacht. Idealiter lag de verversingsplaats halverwege de route. Op de eilanden bij de westkust van Afrika kon meestal wel enige aanvulling op de voorraden worden verkregen, maar het langste deel van de reis moest dan nog beginnen. In het zuidelijke deel van de Atlantische Oceaan lagen, zoals hiervoor al werd vermeld, slechts enkele kleine en deels ontoegankelijke groepjes eilanden. De enige serieuze optie was hier het eiland St. Helena, dat dan ook om die reden in 1633 door de oud-gouverneur-generaal Jacques Specx (1629-1632) op diens thuisreis in bezit werd genomen. Voor de retourvloten was dit toen al een geregeld bezochte haven met volop verse groenten en fruit (bladen 50-51). De Compagnie is er nadien echter nooit toe gekomen hier een permanente bezetting te plaatsen. Bovendien lag het eiland voor de uitgaande vloten te ver uit de route.

Ten oosten van de Kaap werd aanvankelijk het eiland Mauritius regelmatig aangedaan, maar na het instellen van de veel zuidelijker verlopende Brouwerroute kwamen de uitgaande schepen hier na 1616 nauwelijks meer langs. Ook de oostkust van Afrika was geen alternatief gebleken, na drie mislukte aanvallen op de Portugese hoofdvestiging in Mozambique door vloten onder de admiraals Steven van der Haghen in 1604, Paulus van Caerden in 1607 en Pieter Willemsz Verhoeff in 1608.

De Kaap

'Men is hier altijt van dat verstant geweest, de Caep de Goede Hoop een bequame plaats te wesen voor de uytgaande schepen, om die tot haere verversinge aan te doen.'

De in het vak vergrijsde jurist Pieter van Dam kon dit als geen ander weten toen hij deze zinsnede in maart 1701 noteerde bij de afronding van zijn befaamde *Beschryvinge van de Oostindische Compagnie*, bijna een eeuw na de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie in 1602. Van Dam was vanaf zijn aanstelling in 1652 als advocaat van de Compagnie (te beschouwen als secretaris van de Heren Zeventien) onafgebroken in functie geweest en was derhalve de aangewezen persoon om dit omvangrijke documentatiewerk tot een goed einde te brengen. Alle dossiers, correspondentie en contracten vanaf de beginjaren werden nog eens door hem doorgewerkt en na ruim zes jaar kon hij zijn manuscript in 1701 indienen bij zijn opdrachtgevers. Vanaf het eerste begin in 1652 was Van Dam (hij had waarschijnlijk de meeste algemene macht bij de besluitvorming) ook nauw betrokken bij de opbouw van de vestiging aan de Kaap, reden dat hier veel gebruik wordt gemaakt van zijn informatie.[14]

Het ronden van de Cabo de Boa Esperança of Kaap de Goede Hoop en de nog iets zuidelijker gelegen Kaap Agulhas, de zuidelijkste punt van Afrika, betekende voor de oostindiëvaarders dat de reis er ongeveer voor de helft opzat. Al ruim voor 1652 deden veel schepen de Kaap aan voor verversing. Ook was hier een vaste plek om brieven achter te laten, begraven onder een gemerkte steen op het strand of in beheer bij de Khoi, van wie een aantal zich na verloop van tijd verstaanbaar kon maken in het Engels en Nederlands. Voor een kleine vergoeding bewaarden ze de documenten tot een volgend schip ze kwam afhalen. De ervaring had geleerd dat in de Tafelbaai in de meeste maanden redelijk veilig kon worden geankerd en dat er gedurende het gehele jaar goed drinkwater beschikbaar was uit de riviertjes in de Tafelvallei. Van de Khoi kon meestal goedkoop enig slachtvee worden verkregen. Verder konden de voorraden hier worden aangevuld met vis, 'peguwijns' (pinguïns), schelpdieren en wilde planten. Aangezien er, op de rondtrekkende Khoi na, in de gehele regio geen plaatselijke machthebber aanspraak leek te maken op het land werd het door de nieuwkomers van overzee dan ook als *terra nullis* beschouwd, waarop naar Europees recht niemand juridisch aanspraak kon maken. Volgens deze eenzijdige interpretatie (de Khoi beschouwden zich wel degelijk als rechthebbenden op het land, zoals zij aan Van Riebeeck en zijn opvolgers op niet mis te verstane wijze duidelijk maakten) lag het land in beginsel open voor eenieder die het in bezit wilde nemen.

De Compagnie overwoog aldus al enige tijd de mogelijkheden tot een vestiging ter plaatse 'tot verzekering van ververscht noodig tot de navigatie van Indië en de conservatie van het zeevarend volk', toen in 1619 de Engelsen met het voorstel kwamen om met de East India Company (EIC), de in 1600 opgerichte tegenhanger van de VOC, samen te werken 'wegens 't bouwen van een fort aan de Caep de Goede Hoop'. Hiertoe zouden beide partijen vooreerst een schip moeten leveren om de situatie ter plaatse op te nemen. Van de kant van de VOC bestond er zeker interesse en de advocaat van de Compagnie, destijds mr. Willem Boreel, nam het punt mee naar de besprekingen in Londen dat jaar, waar toen met de EIC een contract werd gesloten betreffende samenwerking in de Aziatische gebieden waar beide compagnieën handel dreven.[15] De VOC was echter van mening dat het uitzenden van extra schepen naar de Kaap onnodig kostbaar was, omdat er jaarlijks toch al een grote vloot op weg naar Oost-Indië passeerde, die het onderzoek in één moeite door zou kunnen verrichten. Vaste afspraken werden er uiteindelijk niet gemaakt, met als resultaat de nogal wonderlijke gebeurtenissen van juli 1620.

Opperkoopman Nicolaes van Baccum, admiraal van de uitgaande vloot van eind 1619, had de instructie meegekregen dat zijn tien schepen alle de Tafelbaai moesten aandoen en daar op elkaar moesten wachten. Gedurende deze wachttijd diende onderzoek gedaan te worden 'van de Saldanhabaey tot in de Taeffelbaey toe, en bysonder in de Taeffelbaey, meynende dat ter dier plaetse, op den oever van dien, digt aan of omtrent het soet riviertge, een sterckte bequamelijck soude kunnen werden begrepen'. Tevens moest het gebied ten oosten van de Kaap tot een afstand van 40 à 50 mijl worden geëxploreerd. Dit alles diende evenwel te gebeuren 'sonder verhinderinge in haar voorgenomen reyse, en met merckelycke apparantie van voordeel'; de admiraal moest dus ter plekke beoordelen of het idee van een vestiging hem haalbaar leek en ten voordele van de Compagnie kon zijn.

Inderdaad liet Van Baccum na aankomst in mei 1620 de mogelijke locatie voor een versterking aan de Tafelbaai onderzoeken, de vallei opmeten en het geheel vastleggen op een kaartje dat in kopie bewaard is gebleven in de collectie van de Bibliothèque nationale de France (blad 66). Het toont een alvast ingetekend driehoekig fortje aan zee, aan de oever van een riviertje (waarschijnlijk de Verse Rivier), op dezelfde plek waar Jan van Riebeeck ruim dertig jaar later daadwerkelijk het eerste compagniesfort zou laten bouwen. Inscripties in de kaart geven informatie over de afstanden en over de kwaliteit van de grond als potentieel bouwland. Het lag in de bedoeling om in het volgende jaar nadere stappen te ondernemen voor een vestiging. Vlak voor Van Baccums vertrek van de Kaap, op 5 juli, arriveerden enkele schepen van de EIC, waarvan de schippers over de plannen werden ingelicht. De Captains Humphrey Fitzherbert en Andrew Shilling besloten na overleg met hun scheepsraden de Nederlanders voor te zijn en de Engelse King James (Jacobus I) plechtig tot 'Supreme Head and Governor' van het gebied te verklaren. De Engelse vlag werd geplant op een heuveltje van opgeworpen stenen, dat de naam *King James His Mount* kreeg, en een akte van inbezitneming werd uitgeschreven en op een paal gespijkerd. Het later gearriveerde laatste schip van de vloot van Van Baccum had de ceremonie meegemaakt en kon een vertaling van de akte in Jacatra (Batavia) aan gouverneur-generaal Coen overhandigen:

'Wij hebben hier Generaele Crijgs Raet gehouden. 'T landt Inden name van de Coninclijcke Mayt: in possessie genomen, ende Een Steenhoop opgeworpen op een bergh, leggende West Suijdt West vande Rede ende Ghenaempt Coninck Jacobs berch, biddende alle die hier sulle comen dat met den selven name te sullen heeten, om sijn tijtel Recht hier wel te versekeren. Om te mainteneren voor de gantsche werelt. Ten selven eijnde hebben wij de Inwoonders gegeven sijn vaendel om hen te kennen voor haere coninck. Bidden u soo sij comen met het selve vaendel, ofte daer sonder de selven vrundelijcke te tracteren. Als nu geworden des Conincks onderdanen.'[16]

De Khoi zullen het koninklijke vaandel als een vriendelijk geschenk van de Engelsen in ontvangst hebben genomen, maar zich ongetwijfeld geen Engels onderdaan hebben gevoeld. De Engelse vlag wapperde op de noordelijke uitloper van de Leeuwenberg, die door de Nederlanders Leeuwenbil werd genoemd.

Paal en perk

Het plaatsen van een eigendomsteken of grenspaal had rechtsgeldigheid bij de Europese mogendheden, ook overzee. Het oudste Europese bezitsteken in Zuid-Afrika was de *padrão* of gedenksteen die de Portugees Bartholomeo Diaz, de eerste Europeaan die de Kaap rondde, in 1488 oprichtte nabij het huidige Kwaaihoek ten westen van de monding van de Boesmansrivier (Bushmans River), ruim 700 kilometer oostelijk van de Kaap. Op dat punt keerde Diaz terug en tijdens zijn navolgende verblijf bij het Kaaps Schiereiland werd daar een tweede *padrão* geplaatst, op de tegenwoordige Kaap Maclear ten westen van de Kaappunt (Cape Point). Een van de eerste acties die vice-admiraal Wybrant van Warwijck tijdens de 'Tweede Schipvaert' in 1598 na aankomst op Mauritius ondernam, was het plaatsen van een 'bordeken met drie Wapens tegens genagelt, namentlijc het Wapen van Hollandt, Zeelandt en Amsterdam, om datse souden mogen sien dat aldaer Hollantsche Schepen geweest hadden'. In dit geval ging het echter eerder om een 'gedachtenisse' dan om een formeel eigendomsteken; het was toen nog de periode van de voorcompagnieën, die door particulieren werden uitgerust en niet de officiële status en soevereine bevoegdheden van de latere VOC hadden.

9 Leuftinck, *Chirurgijns Zee-compas*; idem, *Harde Heelmeesters*.

10 Leuftinck, *Harde Heelmeesters*, grafieken op pag. 59-60 en 261-271. De sterfte aan boord vertoonde een kritisch punt rond de vijftien weken. Leuftinck gaat ervan uit dat scheurbuik dan de voornaamste doodsoorzaak werd.

11 Colenbrander, *Coen*, deel I, pag. 3.

12 *Begin ende Voortgang*, deel III, pag. 5; Nationaal Archief 1.04.02 inv.nr. 5052, fol. 109.

13 *Begin ende Voortgang*, deel IV, pag. 82.

14 Van Dam, *Beschrijvinge*.

15 Van Dam, *Beschrijvinge*, deel I.1, pag. 77 en 271-272.

16 Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 1072, fol. 277; Raven-Hart, *Before van Riebeeck*, pag. 104-107.

Na de oprichting van de VOC in 1602 werden bakens in standaarduitvoering geplaatst, met het merkteken van de VOC en op de keerzijde vaak het wapen van de Staten-Generaal. De daarmee verbonden gebieds- of gezagsaanspraken werden door de andere Europese mogendheden in vredestijd in de regel gerespecteerd. De verontwaardiging aan Nederlandse kant was dan ook groot toen in 1670 de Franse admiraal Jacob Blanquet de la Haye, die in zijn functie van nieuwe 'vice-roi des Indes' met een aanzienlijke vloot onderweg was naar Madagascar en Ile Bourbon (Réunion), in de Saldanhabaai onder de ogen van de door hem gevangen genomen kleine Nederlandse bezetting aldaar de VOC-vlag en het baken uit de grond liet rukken en er de Franse tekenen voor in de plaats zette. Het zou nadien overigens nog vier maanden duren voor de Politieke Raad het aandurfde de oude toestand te herstellen.[17]

De territoriale aanspraken van de VOC werden op de belangrijkste locaties vanaf het begin natuurlijk ondersteund door de aanwezigheid van permanente versterkingen, maar ook daarbuiten werd in het octrooigebied tot het laatst van de compagniestijd algemeen op de rechtskracht van de bakens vertrouwd. Ter voorkoming van inbezitneming door vreemde naties plaatste bijvoorbeeld de gezagvoerder François Duminy nog in 1793 tijdens zijn exploratie van de westkust van Zuid-Afrika meerdere VOC-bakens in de door hem gekarteerde baaien, waarvan de noordelijkste in de Walvisbaai in het huidige Namibië (bladen 238-239).

Het is niet duidelijk of er sprake kon zijn van verjaring van gebiedsaanspraken. In ieder geval protesteerden de Engelsen tijdens de besprekingen voor de Vrede van Westminster, waarmee in 1654 de Eerste Engelse Oorlog werd beëindigd, tegen de Nederlandse vestiging aan de Kaap in 1652 met het argument dat zij het gebied al in 1620 in bezit hadden genomen en 'oock haere vlaggen aldaer geplant'. Dit argument werd echter van tafel geveegd. Mogelijk voelden de Engelsen zich mede daardoor vrij om een paar jaar later op hun beurt het eiland St. Helena in bezit te nemen, ondanks de daar in 1633 geplaatste akte van Jacques Specx.

Definitief aan de Kaap

Ook na de merkwaardige voorvallen in 1620 werden bij Heren Zeventien steeds weer voorstellen gepresenteerd om bij de Kaap een permanente VOC-vestiging op te zetten. Een van de vele voorstanders was de al eerder genoemde commandeur Aert Gijsels, naderhand onder meer gevolmachtigd commissaris van de Hoge Regering in de Molukken, die na zijn eerste verblijf in Oost-Indië in 1621 repatrieerde. Blijkbaar nam hij de inbezitneming van de Kaap door de Engelsen in het voorgaande jaar niet serieus, evenmin overigens als gouverneur-generaal Coen, die deze episode had afgedaan als 'loopende praetjens daer weynich belang aen is'. Gijsels' voorstel lijkt een blauwdruk voor de latere gebeurtenissen:

'[…] oversulx geeff UE te bedencken, hoe noodich daer off daeromtrent op een bequaem plaets een fortgen gemaect dient, om daer alles tegens de comste van schepen van bestiael gereet hebben, als oock bequaeme huysinge voor siecken, ende de siecken daer te laeten; wederom de gesonden, die voordaen daer sieck gelaeten waeren, in hun plaets te stellen, ende soo voorts van schip tot schip levende. Dit sou mijns bedunckens een goet christelijck werck zijn, ende sonder dat sal men dagelix een groesaem volck om den hals brengen.'

Naar zijn mening zou het afschaffen van de premies voor een snelle overtocht de Compagnie een bijkomend en blijvend voordeel opleveren. Door verplicht alleen de Kaap aan te doen, waar de schepen met al gereed liggende voorraden ververst konden worden, zou de overtocht als geheel minder tijd in beslag nemen. Bovendien zou zo worden voorkomen dat schippers die belust waren op de premie een onverantwoord risico namen door moedwillig zonder verversing door te zeilen om tijd te winnen. Gijsels had in dit verband zelfs scheepsofficieren horen pochen dat indien zij nog 'langer als 14 daegen in zee hadden moetten blijven, souden geen 3 gesonde mannen meer in 't schip gehadt hebben'.

De bevelhebber van het fort aan de Kaap zou ervoor dienen te zorgen dat er steeds voldoende runderen en schapen werden ingekocht. Het Robbeneiland in de Tafelbaai leek hem geschikt voor de schapenteelt, de 'hoorn-beesten' daarentegen dienden op het vasteland geweid te worden.

Zodra de inheemse bevolking zou zien dat men er permanent bleef, zo meende Gijsels, zou ze de compagniesdienaren ook vriendelijker bejegenen. Nu beschouwden ze de Nederlanders voornamelijk als vijanden, 'want wij altijt op eenen sprongh koomen, ende soo wij datelijck geen beesten off eenich vee bekoomen, loopen wij te landewaert in, nemende wat wij bekoomen konnen'. Op dit punt zouden zijn verwachtingen echter niet uitkomen. Toen na de vestiging aan de Kaap in 1652 eenmaal duidelijk werd dat de Nederlanders niet meer zouden weggaan en bovendien de beste weidegronden voor zichzelf gingen opeisen, was de vriendschap van de kant van de Khoi in dat gebied snel bekoeld. Niemand kon trouwens op dat tijdstip al de grootschalige ontwikkeling van de 'ommeslagh' van de VOC met de daaraan gepaarde explosieve gebiedsuitbreiding aan de Kaap voorzien.

In de visie van Gijsels zouden ook fruitbomen geplant moeten worden en wel 'Nederlantsche fruytten: want deese plaets op een seer goede climaet lecht, soo dat men in cortten tijt alle siecken door vervarsinge van cruyden souden connen vervarschen en gesont maecken'. De zieken aan boord konden hier aan land aansterken tot de komst van de volgende schepen 'als wanneer dan wisselinge soude konnen geschieden, ende d'scheepen altijts met varsch ende clouck volck vaeren soude'.[18]

Deze en andere vestigingsplannen bleven in de volgende drie decennia vooralsnog op de plank liggen. Mogelijk hebben de bewindhebbers de inbezitneming door de Engelsen in eerste instantie toch serieus opgevat, hoewel het al snel duidelijk werd dat het een ongeautoriseerde actie betrof. Zwaarder zal hebben gewogen dat er forse investeringen in gebouwen en salarissen van het personeel nodig zouden zijn, terwijl de Compagnie zich juist toen geplaatst zag voor de noodzaak van grote uitgaven voor de inrichting, consolidatie en uitbreiding van haar nieuwe overzeese hoofdvestiging in Batavia, waarvoor gouverneur-generaal Coen in elke missive dringend om meer manschappen en geld vroeg. Daarnaast verslond de gelijktijdige definitieve vestiging van het handelsmonopolie in de Molukken, met alle daarvoor benodigde militaire, bouwtechnische en personele eisen, in snel tempo de overige beschikbare middelen. Aangezien in deze periode bovendien de verwachte dividenden voor de aandeelhouders bij de hooggespannen verwachtingen achterbleven, ontbrak voorlopig elk animo bij het compagniesbestuur om aan nieuwe financiële avonturen te beginnen.[19]

De verversingsproblemen van de VOC-schepen dienden vooreerst te worden opgelost door een verbetering van de logistiek, door goede schepen uit te rusten, voor een adequate bevoorrading te zorgen en strikte zeilorders voor de snelst mogelijke overtocht aan de schippers en stuurlieden op te leggen. Er waren immers voorbeelden van schepen die de gehele reis in zes of zeven maanden hadden afgelegd en dat zonder één man te verliezen; tenslotte was de VOC opgericht om handel te drijven, niet om steden te bouwen. Dit laatste werd door Heren Zeventien herhaaldelijk expliciet geformuleerd in de instructies, in latere jaren ook met betrekking tot de vestiging aan de Kaap: ''T bouwen van een stad is verboden, met last dese Colonie niet te vergroten; maar alles op een beknopte gelegentheid aan te leggen'.[20]

De interesse in de Kaap herleefde feitelijk pas na de stranding in februari 1647 van het retourschip de *Nieuw-Haerlem* (ook *Haerlem*) op de noordoever van de Tafelbaai. De schepelingen konden toen het vege lijf redden, maar het schip was verloren. Zoveel mogelijk leeftocht en handelsgoederen werden met vlotten en kabels naar de wal gesleept en daar in een provisorische tent opgeslagen. Een veertigtal mannen kreeg de gelegenheid met een passerend Engels schip mee te varen naar St. Helena. Schipper Leendert Jansz bleef met tweeënzestig man achter om de kostbare Aziatische handelsgoederen (François Valentijn noemt een bedrag van bijna 185.000 gulden) te bewaken totdat een VOC-schip ze zou komen ophalen. Zo snel mogelijk werd op een 'hoog, ende steijle santduijn' een door Reijnjer van't Zum (Reinier van Tzum), commandeur van de betrokken retourvloot, ontworpen fortje opgeworpen, dat de naam *Zandenburg* kreeg. Jansz en zijn mannen werden ruim een jaar na de schipbreuk opgehaald door de retourvloot van admiraal Wollebrant Geleynsz de Jongh, waarmee toen ook de wegens malversaties in zijn laatste standplaats Tonquin in ongenade gevallen koopman Jan Antonisz van Riebeeck repatrieerde. Terug in Amsterdam stelde Leendert Jansz samen met de onderkoopman Matthijs Proot een *Remonstrantie* of rapport op betreffende de mogelijkheden van een vestiging aan de Kaap, die in grote lijnen overeenkwam met de al eerder door Gijsels geformuleerde ideeën.[21]

De *Remonstrantie* werd in juni 1648 in de Kamer Amsterdam besproken en nadien met een positief advies doorgestuurd naar Heren Zeventien. De tijd was nu blijkbaar rijp voor een dergelijk nieuw initiatief, ongetwijfeld mede vanwege de gestaag stijgende prijzen die de Khoi voor hun vee vroegen. Ook de kaalslag op de eilanden in de Atlantische Oceaan, in het bijzonder op St. Helena, bemoeilijkte in toenemende mate de proviandering. Daarnaast was in de voorgaande decennia steeds duidelijker het strategische belang van de Kaap op de vaarroute naar Azië gebleken. De mogendheid die deze 'poort tot de Indische Oceaan' of het 'Gibraltar van Afrika' blijvend in handen kreeg, kon het verstrekken van verversingen aan concurrenten weigeren of er in elk geval hoge prijzen voor berekenen. De Engelse Oost-Indische Compagnie was in deze vroege periode nog niet opgewassen tegen de Nederlandse zeemacht in de Oost, maar zou zich uiteindelijk in 1795 in opdracht van de Britse Kroon en met formele toestemming van de uitgeweken stadhouder Willem V om precies deze redenen meester maken van de Kaap. Kortom, zoals majoor P.H. Gilquin, directeur der fortificatiën en chef der artillerie, het in 1784 in zijn rapportage over de verdediging van de Kaap formuleerde: 'Cabo de Goede Hoop moet als de sleutel der Indien aangemerkt werden'.[22]

Een versterkte vestiging aan de Tafelbaai aan de noordkust van het Kaaps Schiereiland, die een geschikte ankerplaats voor de schepen bood en waar in de directe omgeving voldoende goed bouwland, een vee houdende inheemse bevolking, zoutpannen voor het inzouten van vlees en vis en volop brandhout aanwezig waren, leek de beste keuze. De financieel gunstige positie van de Compagnie omstreeks 1650 zal de doorslag hebben gegeven om de vereiste grote investeringen aan te durven.[23] Jan van Riebeeck, die na zijn roemloze repatriëring uit Batavia in 1648 hunkerde naar rehabilitatie en een verdere carrière bij de VOC, kreeg langs onbekende wegen een exemplaar van de *Remonstrantie* in handen, waarop hij vervolgens zijn commentaar leverde en dit aanbood aan de Kamer Amsterdam. Na de weigering van zowel Leendert Jansz als Matthijs Proot om de vestiging aan de Kaap op te zetten, ging de Compagnie ten slotte in op Van Riebeecks voorstel om hemzelf hiervoor aan te stellen als commandeur, in de rang van opperkoopman. De ambitieuze Van Riebeeck zag deze opdracht, die in feite niet veel meer behelsde dan het tijdelijk leiding geven aan een veredeld boerenbedrijf, als opstap naar een hoger compagniesambt in Indië. De afspraak met Heren Zeventien dat hij na voltooiing van het fort aan de Kaap daartoe voorgedragen zouden worden, werd nadien echter niet gehonoreerd. Van Riebeeck zou ten slotte pas na tien jaar worden overgeplaatst naar Malakka, waar hij tot 1665 de post van gouverneur bekleedde.

Van 'Caabse Vleck' tot Kaapkolonie

Direct na aankomst van de drie eerste schepen van Van Riebeecks expeditievloot in de Tafelbaai op 6 april 1652 (de twee andere kwamen in de maand daarop aan) werd de Kaap formeel in bezit genomen. De in totaal 162 uit Nederland gekomen pioniers, onder wie vijftien vrouwen, namen na een maand of vier hun intrek in het eerste, nog onvoltooide fortje, na aanvankelijk in tenten en hutten op het strand te hebben gebivakkeerd. Ook in deze kleine gemeenschap werden meteen al volgens het algemene compagniesmodel formele bestuurslichamen ingesteld, die hieronder kort worden beschreven. De daarna volgende beknopte schets van de ruimtelijke ontwikkeling van de nederzetting aan de Tafelbaai richt de aandacht in de eerste plaats op drie hoofdfuncties: de verdediging, de voedselproductie en de verzorging van zieke schepelingen. Met tal van detailaspecten komen deze veel uitvoeriger aan de orde bij de bespreking van de afzonderlijke kaarten en topografische tekeningen.

Bestuur en inspecties

Commandeur Van Riebeeck werd bijgestaan door een Politieke Raad. Commandeur c.q. gouverneur en Raad aan de Kaap waren verantwoordelijk aan zowel de gouverneur-generaal en de Raad van Indië in Batavia, tezamen de Hoge Regering, als aan het compagniesbestuur in de Republiek. Deze weinig praktische situatie werd in 1732 bijgesteld; nadien was het Kaapse bestuur rechtstreeks verantwoording verschuldigd aan Heren Zeventien,[24] hoewel de rapportage aan Batavia werd gecontinueerd. Een Raad van Justitie oordeelde over vergrijpen en in 1674 werd de Weeskamer ingesteld. Als eerste vaste predikant werd in 1665 Johan van Arckel beroepen, gelijktijdig met de instelling van een kerkeraad.[25] De gereformeerde kerk was als enige toegelaten en de predikanten waren in dienst van de Compagnie. Het zou tot 1780 duren voordat gehoor werd gegeven aan de herhaalde en dringende verzoeken van de vele lutheranen om een eigen kerk te mogen bouwen. Voor het hospitaal werden regenten aangesteld. Met de groei van het aantal vrijburgers werd vanaf het eind van de zeventiende eeuw hun roep om een eigen vertegenwoordiging in de bestuurslichamen steeds luider, maar hoewel uiteindelijk enkele plaatsen voor hen werden vrijgemaakt in diverse colleges, bleef de Compagnie tot het laatst van haar bestaan de alles bepalende instantie.

Periodieke inspecties aan de Kaap werden uitgevoerd door bezoekende commissarissen, zowel rechtstreeks uit de Republiek als uit Batavia, die in de regel hoger in rang stonden dan de Kaapse commandeur c.q. gouverneur. In de achttiende eeuw waren het overwegend uit Oost-Indië repatriërende hoge ambtenaren die de Kaap inspecteerden, met als voordeel dat ze in elk geval bekend waren met het dagelijks functioneren van de Compagnie overzee.[26] Geen van de partijen was doorgaans erg gelukkig met deze situatie. De commissarissen klaagden dat ze zich gedurende de korte tijd dat ze aan de Kaap verbleven, onvoldoende konden inwerken om een gefundeerd oordeel te geven. Dezelfde klacht klonk uit het Kaapse bestuur, waar men bovendien het probleem ondervond dat de commissarissen soms tegenstrijdige adviezen of opdrachten achterlieten. Gouverneur Simon van der Stel (1679-1699) adviseerde zijn zoon en opvolger Willem Adriaan van der Stel (1699-1707) dan ook de bemoeienis van de commissarissen zo veel mogelijk te negeren. Los van deze reguliere inspecties werden aan het einde van de achttiende eeuw uit de Republiek enkele malen militaire commissies met speciale bevoegdheden uitgezonden, die tot taak hadden rapport uit te brengen met betrekking tot de staat van verdediging aan de Kaap en voorstellen tot verbetering te formuleren.

Het fort

Volgens de instructie aan Van Riebeeck diende er allereerst een fortje te worden gebouwd met plaats voor een bezetting van 80 à 90 man, waartoe direct na aankomst een geschikte plaats werd uitgekozen, met ernaast een perceel gereserveerd voor de toekomstige *thuyn* voor de teelt van groente en fruit.[27] Naar het ontwerp dat de Heren Zeventien hadden meegegeven, werd hier in de volgende maanden met behulp van de meegebrachte 'schoppen, spaden, picken, houwelen ende cruijwagens' een vierzijdige aarden versterking met hoekbastions opgeworpen. De buitenmaten bedroegen ongeveer 85 meter in het vierkant en die van het binnenplein 50 bij 50 meter; de wallen hadden een hoogte van ca. 2,5 meter (bladen 69-70, 76). De locatie van dit eerste fort kwam vrijwel overeen met de al in 1620 door Nicolaes van Baccum voorgestelde plek, op de oostoever van het 'soet riviertgen' dat vanaf de hellingen van de Tafelberg naar zee stroomde en de naam Verse Rivier (Varsche Rivier, Soete Rivier op oude Nederlandse kaarten) had gekregen.

Terwijl het scheepsvolk in weer en wind – het was de Kaapse winterperiode – aan het fort werkte en door stormvlagen soms met kruiwagen en al van de wal werd geblazen, onderzocht Van Riebeeck het land rondom het fort en in de Tafelvallei op mogelijkheden voor de akkerbouw. Zijn aantekeningen in het *Daghregister* zijn doorspekt met opmerkingen als ''t schoonste ende vlackste kleijlant ende andere fraije vruchtbare aerde' en 'is oock soo bequaem ende vet datter geen Formosa, dat ick gesien heb, noch Nieunederlant, daer ick van hooren seggen hebbe, bij ter passe compt'. Niet ten onrechte kreeg hij later van Heren Zeventien het verwijt dat hij de zaken te mooi had voorgespiegeld. De 'tuijnier' of hovenier Hendrick Hendricx Boom begon proeven te nemen met zaaizaad dat uit Nederland was meegenomen, voor het spitwerk bijgestaan door één man omdat verder niemand gemist konden worden bij de bouw van het fort. Intussen kon bij de Khoi af en toe een koe of schaap worden gekocht en de meegebrachte scheepskost werd aangevuld met in het wild groeiende planten als mosterdblad en wilde postelein, veel vis en soms een zeekoe 'wesende van vleijs ende smaeck als een calff'.[28]

Op 15 mei 1652 kreeg de nog onvoltooide versterking de naam *Fort de Goede Hoope*, tevens de naam van een der vijf schepen die onder bevel van Van Riebeeck naar de Kaap waren vertrokken. De vier punten of bastions werden vernoemd naar de overige vier schepen, waarvan toen net ook de laatste twee – de *Walvisch* en de *Oliphant* – waren gearriveerd: *Drommedaris*, *Walvisch*, *Oliphant* en *Reijger*. Ruim vijftig zieke opvarenden werden aan land gebracht voor hun herstel, waarna ze konden meehelpen bij de bouwwerkzaamheden om later 'met de eerste gelegenheijt' door te reizen naar Batavia. Zo werd ook een begin gemaakt met de derde hoofdtaak aan de Kaap, die van het verzorgen van zieke schepelingen.

Later in 1652 kwamen de eerste berichten over de oorlog met Engeland (Eerste Engelse Oorlog, 1652-1654) binnen, die duidelijk maakten dat mogelijk al in het volgende jaar ernstig rekening gehouden moest worden met een Britse aanval. Het fort leek nu voldoende sterk om een aanslag uit zee te weerstaan, maar het was zaak de vijand te 'cunnen beletten aen dese sijde van de Soute-reviere met geschut te landen, waertoe een redout, op seecker hooge duyn aen dese sijde in de mont van deselve leggende, ten hooghsten nodigh wesen sall'. Na een bouwtijd van nog geen maand werd daartoe op een fundering van takkebossen 'als kribwerck op den Rhijn' op 7 februari 1654 de kleine versterking *Duijnhoop* voltooid, waar '2 twaelffponders daerop gebracht, waermede (als oock 't canon van 't fort) nu hoopen 't landen met boots tusschen hier ende de Soute-Reviere al vrij te verhinderen, mitsgaders oock de rheede te bevrijden' (blad 72). De kustverdediging van de Kaap leek daarmee afdoende, althans voorlopig. De aanzienlijke verdere militaire versterking die de jonge kolonie al vrij kort nadien zou ondergaan, komt aan de orde in het hoofdstuk over de verdediging van de Kaap.

Compagniestuin

Na een moeizaam begin in de eerste winter, met door stormwinden en overstromingen vernielde oogsten, begon de achter het fort aangelegde tuin in de volgende jaren geleidelijk aan meer groenten en fruit te leveren.[29] In het *Daghregister* vindt men voor 1653 dan ook al tevreden vermeldingen van voedselverschaffing aan passerende compagniesschepen, onder meer aan de *Breda*, *'t Lam* en de *Naarden*, die op 22 december van dat jaar arriveerden en 'altemaelen met veele scheurbuyckige beladen, daer terstont tot verversinge lustich cool ende andere moescruyden toe na boort sonden'.

Ter bescherming tegen de wind werden om de tuin hoge laurierhagen geplant, maar desondanks bleek een succesvolle teelt op termijn alleen mogelijk met laagblijvende gewassen; met graan en wijngaarden zou het hier nooit lukken. Bovendien was de grond in de Compagniestuin achter het fort toch minder vruchtbaar dan gedacht, reden om de tuin in zuidwestelijke richting te verlengen. Het deel aan de zeezijde werd daarna langzaam getransformeerd tot een park met groenteperken en fruitbomen, waarin vele bezoekers in de zeventiende en achttiende eeuw met plezier wandelden. Tot op de dag van vandaag is het de moeite waard de nu in het oude centrum van Kaapstad, de City Bowl, gelegen Compagniestuin te bezoeken. De tuinpercelen direct achter en naast het fort verloren later hun functie om plaats te maken voor bebouwing.

Betere grond, speciaal voor de graanteelt en wijnbouw, werd in eerste instantie gevonden langs de oevers van de Liesbeek ten oosten van de Duivelsberg en de Tafelberg, waar Van Riebeeck in 1656 bij wijze van proef een stuk land bij het 'ronde bossjen' (in de huidige wijk Rondebosch) had laten bewerken en inzaaien. De positieve resultaten leidden ertoe dat de volgende ontginningen voornamelijk in dit gebied werden geconcentreerd en in 1657 werden hier ook de eerste percelen aan particulieren uitgegeven. Deze zogenoemde vrijburgers waren meestal voormalige compagniesdienaren die aan de Kaap hun tijd hadden uitgediend of tussentijds om ontslag uit de dienst hadden verzocht om voor het vrijburgerschap in aanmerking te komen.

Huiserven

Kort nadat de eerste boeren-vrijburgers hun land hadden gekregen, begonnen ook anderen om beëindiging van hun dienstverband te verzoeken om een eigen nering op te zetten. De eerste erven werden aan de zeezijde nabij de rede uitgegeven, onder meer aan vissers, maar binnen enkele jaren werd al een herindeling nodig geacht omdat de oorspronkelijke erven te klein waren en zonder enige regelmaat of planning verspreid lagen. In de jaren zestig van de zeventiende eeuw werden aldus langs de zogenoemde Zeestraat (Strand Street) aan beide zijden nieuwe kavels in eigendom gegeven, vanaf het plein bij het fort tot aan de voet van de Leeuwenberg, waarna mettertijd woonblokken langs de zijstraten ontstonden, aan de Eerste-, Tweede- en Derdebergdwarsstraat (St. Georges Mall, Burgstraat/Burg Street en Langstraat/Long Street). Parallel aan de Zeestraat kwamen in eerste instantie de Heerestraat (Kasteelstraat/Castle Street), Olifantstraat (Hout Street) en Bergstraat (Kortmarkt/Shortmarket).

De toegang tot de nederzetting was vanaf de zeekant en verdere uitbreidingen vonden voornamelijk plaats langs de genoemde hoofdstraten parallel met de kust en de dwarsstraten in de richting van de Tafelberg. Later in de eeuw werden de riviertjes gekanaliseerd en langs de Compagniestuin en het fort geleid, met gegraven aftakkingen in de stad die statige namen kregen als Heerengracht (Adderley Street) en Keizersgracht (Darling Street).

---

17 Theal, *History*, deel II, pag.182-183; *Resolusies*, 16 februari 1671.

18 [Artus Gijsels], *Verhaal van eenige oorlogen*, pag. 630-637; Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 11188.

19 Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, pag. 28.

20 Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 4034, fol. 138.

21 Western Cape Archives and Records Service, 1/1 inv.nr. C 274: transcriptie van de *Remonstrantie* in Godée Molsbergen, *Jan van Riebeeck*. Zie ook het dagregister van Leendert Jansz, 25 maart - 14 september 1647, in: Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr.1166, fols. 842-853.

22 Zie over het belang van de Kaap onder meer Roux, *Die verdedigingstelsel*; Nel, *Die Britse verowering*.

23 Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, pag. 28.

24 Schutte, *Kompanjie en koloniste*, pag. 187.

25 Biewenga, *De Kaap de Goede Hoop*, pag. 118.

26 Böeseken, *Nederlandse Commissarissen*; idem, *Die Nederlandse Kommissarisse*.

27 De hieronder volgende beschrijving, inclusief diverse citaten, is gebaseerd op Van Riebeeck, *Daghregister*, deel I.

28 De naam zeekoe werd aan de Kaap voornamelijk gebruikt voor het nijlpaard, soms ook voor de doejong, de zeekoesoort die indertijd algemeen voorkwam langs de kusten van de Indische Oceaan. De slagtanden van de mannetjes werden als even waardevol beschouwd als het ivoor van olifanten.

29 Voor de geschiedenis van de Compagniestuin: Karsten, *The Old Company's Garden*.

Particuliere tuinen
In een iets latere fase volgde op de lagere hellingen van de Tafelberg in het zuiden de toewijzing aan particulieren van grotere percelen tuingrond van maximaal 2 Amsterdamse morgen (ca. 1,6 hectare), in aanvulling op de kleinere lapjes grond van de woonkavels. Burgers konden hierop groenten en fruit voor eigen gebruik telen. Om de mogelijkheid te behouden het land later voor andere doeleinden te gebruiken, werden deze gronden aanvankelijk in leen uitgegeven, maar vanwege het succes gingen de percelen nadien spoedig in eigendom over. In de loop der tijd werd dit een gezocht deel van de stad waar dure landhuizen verrezen, te vergelijken met de Ommelanden in Batavia. Ondanks het verbod van bewindhebbers groeide de 'Caabse Vleck' onstuitbaar uit tot een stedelijke vestiging van formaat, die tegen het einde van de achttiende eeuw de naam Kaapstad zou krijgen.

Hospitalen
De derde functie van de Kaap, het verzorgen van zieke schepelingen, heeft buitengewoon grote investeringen gevergd. Aan de bouw van de opeenvolgende en steeds grotere hospitalen kan niet alleen de explosieve groei van de scheepvaart naar en van Oost-Indië worden afgemeten, maar in feite ook het gebrek aan vorderingen op het medische vlak.[30] Met Van Riebeeck was in 1652 ter verzorging van de zieken de opperchirurgijn Adriaen de Jager aan de Kaap gekomen, die zijn patiënten eerst in tenten had ondergebracht, daarna in een optrekje in het fort dat berekend was op ongeveer twintig man. Begin 1656 kwam een groter en 'fraij sieckenhuijs met steene muijr aen d'een sijde buijten 't fort voor in 't hoornwerck' gereed, dat minstens tachtig zieken kon herbergen (blad 75). Een commissie van drie regenten werd ingesteld, met als leden de 'sieckentrooster' voor de regelmatige gebeden, de opperchirurgijn uit hoofde van zijn beroep en de sergeant van het fort, uit ervaring 'best wetende offer eenige luije gasten mogen onder schuijlen' die zich te lang ziek hielden.[31] Tegen 1663 was dit ziekenhuisje echter al te klein geworden en bovendien bouwvallig, zodat werd besloten in de plannen voor de vergroting van het hoornwerk voor het fort ook een nieuw hospitaal op te nemen (blad 78). In april 1664 werd de nok bereikt, waarna dit feit niet met pannenbier maar op Kaapse wijze met een rijkelijk bevloeid feestmaal gevierd werd.[32]

Nog geen vijftien jaar later was ook dit gebouw vervallen en 'bij nae reddeloose', waarop een voorlopige oplossing werd gevonden door 'het oude rijspackhuijs daer toe t'emploijeeren'.[33] Dit stond op enige afstand van het nieuwe Kasteel aan de kust en leek in de volgende jaren goed te voldoen, tot het binnenlopen van de retourvloot van 1696 met 678 zieken pijnlijk duidelijk maakte dat de opvangcapaciteit in noodgevallen volstrekt ontoereikend was. Tot op het marktplein moesten de zieken worden ondergebracht. In 1697 werd vervolgens de eerste steen gelegd voor een hospitaal berekend op vijf- of zeshonderd patiënten, dat een plaats kreeg in het noordwestelijke perceel van de Compagniestuin, ten westen van de kerk en de slavenloge (blad 131). De nieuwe inrichting ontving in oktober 1699 de eerste patiënten. Het regentencollege werd uitgebreid, 'buitenmoeders' werden aangesteld om toe te zien op de bereiding van het voedsel voor de zieken en het personeel (deze werden later vervangen door een 'binnenmoeder') en slaven uit de naastgelegen slavenloge waren beschikbaar voor de dagelijkse verzorging van de patiënten en het schoonhouden van de zalen. Al deze maatregelen leidden in de dagelijkse realiteit echter nauwelijks tot verlichting van het lot van de zieken. Klachten betroffen overvolle en bedompte lage ruimtes, een permanente stank en overal vuil en afval, als gevolg waarvan al dan niet 'genezen' patiënten steeds weer anderen konden infecteren. De geregelde ontsnappingen van zieken voor een bezoek aan een 'naby geleege Herberg of tapperye' moest men uiteindelijk zelfs tegengaan door de ramen van diefijzers te voorzien en het complex te omgeven door een 2,5 meter hoge muur.[34]

In latere jaren volgden enkele verbeteringen aan gebouw en organisatie, maar desondanks kwamen gouverneur Rijk Tulbagh (1751-1771) en de Politieke Raad in 1765 tot de conclusie dat algehele nieuwbouw de enige reële oplossing was ter vervanging van het intussen zeer bouwvallig geworden hospitaal. In dat jaar werd een 'accuraat Plaan ofte Teekening van het voorsz: nieuw op te settene gebouw' voorgelegd, zowel aan het compagniesbestuur in de Republiek als aan de Hoge Regering in Batavia. Na het inwinnen van advies kwamen Heren Zeventien terecht met de kritiek dat de locatie van het oude hospitaal ongeschikt was, omdat het ingesloten lag door 'Caebse woningen' en daardoor 'niet lugtig genoeg gesitueert om de zieken de zo hoog nodige verversing van lugt te doen hebben'. Bovendien maakte het gebrek aan voldoende drinkwater 'alleen al uit dien hoofde een andere plek nodig'.[35] Het is opvallend hoe goed geïnformeerd de bewindhebbers in dit geval waren en beter dan Tulbagh en de Raad de vinger op de zwakke plek legden. Het gevolg was wel dat nadien nog diverse plannen met bijbehorende plattegronden over en weer werden gezonden en uitvoerig besproken (bladen 140-142), met als resultaat dat pas in 1772, zeven jaar na de aanvraag, de eerste steen kon worden gelegd door de opvolger van de tussentijds overleden Tulbagh, gouverneur Joachim van Plettenberg (1771-1785).

Het nieuwe hospitaal was berekend op 1450 patiënten, al met al een buitengewoon ambitieus plan en 'een werk van Considerabelen uijtgebreijdheijd', zoals de Politieke Raad het zelf formuleerde. Een aparte bouwploeg met opzichter werd geformeerd om 'de overige nog onvoltooijde werken der E: Comp:ne niet te doen stille Staan'. Tot 'opsiender' werd de sergeant Marthinus van Oorde benoemd, die deze taak tot zijn overlijden in 1779 zou blijven uitoefenen. Hij kon nog net meemaken dat de eerste zieken uit het oude hospitaal naar een van de voltooide vleugels van het nieuwe gebouw werden overgebracht. De bouwkosten bedroegen op dat moment al meer dan tweehonderdduizend gulden en het geheel zou uiteindelijk oplopen tot meer dan een half miljoen, terwijl het gebouw nooit voltooid werd.

Tijdens het leggen van de funderingen werd geconstateerd 'dat de fondamenten van het thans onder handen zijnde Epidimicque gebouw aan het nieuwe hospitaal, om daar meede waterpas te doen zijn, zoo hoog booven de grond hebben moeten werden opgehaald, dat bij al dien de voorsz: fondament muuren in Steede men deselve van binnen liet opvullen, met balken gelegd, en tusschen deselve met Steenen gevuld wierd, Seer gevoeglijk tot ruijme Pakhuijsen konde werden geapproprieerd'. Dit werd inderdaad zo uitgevoerd, met het gevolg dat een deel van het hospitaal drie bouwlagen kreeg in plaats van de ontworpen twee. Op 15 april 1777 kon dan ook worden gerapporteerd dat de gewelven in gebruik waren genomen als pakhuis en de 'Twee boven Etages volkomen in die ordre zijn, dat ingevalle het oude hospitaal, gelijk door dies Caduciteijt zeer te vreesen is, ons eens Subiet mogte begeeven, als dan al immediaat een groot getal Impotenten in't geciteerde nieuwe Gebouw allesints met ongelijk meerder Commoditeijt, als in't oude hospitaal, zal kunnen werden geplaatst'.

Zo werd het hospitaal langzaam getransformeerd tot een multifunctioneel complex en uiteindelijk zouden de zieken er zelfs helemaal uit verdwijnen. De eerste stap daartoe werd gezet bij de komst van de buitenlandse regimenten die tijdens de Vierde Engelse oorlog (1780-1784) ter verdediging van de Kaap waren ingehuurd. Het als eerste in juli 1781 gearriveerde Franse regiment, het Régiment de Pondichéry onder leiding van kolonel Thomas graaf de Conway, kon nog in een pakhuis in de stad worden gehuisvest, maar voor de daarna komende eenheden bleek het hospitaalgebouw het enige beschikbare onderkomen. Voor de patiënten werd huisvesting in de stad gezocht en het is informatief die zoektocht even te volgen aan de hand van het verslag dat daarvan is nagelaten door de commissieleden:[36]

'Verders de Caab rond gegaan zijnde hebben wij geen plaats ofte pakhuijsen die tot plaatzing der zieken ruijm en groot genoeg zijn, kunnen vinden dog wij hebben de Soogenaamde zijde Spinderij of koorn Pakhuijs van D E: Compagnie besigtigt, dat in drie verdiepingen bestaat, zeer goed en bruijkbaar bevonden, en zoude in het selve wel 400 Sieken kunnen geborgen worden, mits het graan daarin leggende sal moeten worden verplaatst kunnende het daar annex staande kleijne gebouw Seer goed, so tot een Combuijs als tot Lijfberging der bedienens van 't hospitaal dienen mits dat aan de daar in staande Schoorsteen een klijne verandering ende gemakhuijsjes op de agterplaats werden gereed gemaakt. Eijndelijk hebben wij in 'S E: Comp: Slaven Logie de Bandieten Zolder daar teegenswoordig geen bandieten op zyn meede zeer goed bevonden voor impotente die ligte wonden hebben, en gaande en Staande zijn en daar wel bijna Een Hondert Stux zoude kunnen werden geplaatst en soude den Apotheecq in't oude hospitaal die onder dubbelt plat is en ontruijmt word, wel voor 100 Sieken nog plaats zijn.'

In het gedeeltelijk afgebouwde hospitaal werd begin 1783 het 1000 man tellende huurregiment De Meuron ingekwartierd, onder wie de militair ingenieur Louis Michel Thibault, die twee jaar later in dienst van de Compagnie zou treden. Mogelijk was het ook Thibault die de tekening maakte van het uitzicht uit het hospitaal op blad 142 onder, waarop duidelijk de onvoltooide muren met de boogramen zijn te herkennen. Er zou nog jaren doorgewerkt worden aan het hospitaalgebouw, tot de Britse inval in 1795 daaraan een einde maakte. Het complex werd daarna in zijn geheel als kazerne in gebruik genomen en behield die functie tot de afbraak in 1903. Hieraan herinnert nog de huidige Barrack Street.

Bevolking

In de eerste jaren na 1652 bracht het kleine areaal dat door het beperkte aantal aanwezige compagniesdienaren bewerkt kon worden, nauwelijks voldoende op om henzelf te voeden, laat staan om de schepen te provianderen. Uit de Compagniestuin werd zelfs geregeld voedsel gestolen om de honger te stillen. Wel kon Van Riebeeck aanvankelijk het personeelsbestand aan de Kaap nog periodiek aanvullen door opvarenden van passerende schepen te 'lichten', maar deze praktijk kon op termijn vanzelfsprekend geen structurele oplossing bieden.[37]

Vrijburgers en slaven
De enige financieel haalbare oplossing leek Van Riebeeck derhalve de inzet van kolonisten die niet in compagniesdienst waren. Deze gedachte was mede gebaseerd op zijn eerdere ervaring in Batavia, waar vooral Chinese ondernemers met succes de Ommelanden openlegden voor de landbouw en permanente bewoning. Het gehalte van de Europese burgers daar was zo laag – volgens gouverneur-generaal Jan Pietersz Coen waren ze zelfs te lui om te gapen – dat Van Riebeecks voorkeur ook voor de Kaap in beginsel uitging naar de vestiging van Chinese landbouwers. Als alternatief stelde hij de uitzending voor van Europese getrouwde kolonisten met hun families. Zij zouden dan land kunnen pachten en de opbrengst voor een vastgestelde prijs aan de Compagnie moeten leveren, die daarmee de schepen kon bevoorraden. Een eventueel surplus zouden de kolonisten voor eigen rekening kunnen verkopen. De Compagnie zou zelf op kleine schaal groenten blijven verbouwen en een veestapel aanhouden om het garnizoen aan de Kaap te voeden. Het algemene gebrek aan arbeidskrachten kon worden opgelost door het inzetten van slaven, waarbij Van Riebeeck ook in dit geval Oost-Indië als voorbeeld nam. In de verwachting dat op deze wijze bezuinigd kon worden op compagniespersoneel en de Kaap mogelijk zelfs budgettair neutraal zou kunnen functioneren, stemden de Heren Zeventien in, waarna in 1657 een begin werd gemaakt met de uitgifte van particulier land aan voormalige compagniesdienaren van de Kaap. Iets later volgden de eerste kolonisten uit Europa.

Slavernij was bij de oorspronkelijke inwoners van de Kaap en omgeving onbekend, evenals verder aan de zuid- en oostkust tot in Natal. Anders was dit langs de kusten van West- en Midden-Afrika, die echter onder het octrooi van de in 1621 opgerichte West-Indische Compagnie vielen, aan welke bij inkoop van slaven in deze gebieden daarom een vergoeding moest worden afgedragen. Ook langs de oostkust van Afrika werden slaven verhandeld, zowel door plaatselijke machthebbers als door Arabische en Portugese handelaren, maar voor de Compagnie was slavenhandel op de gebieden die hier in Portugese handen waren niet mogelijk. De aandacht werd derhalve voornamelijk op Madagascar en in mindere mate op Anjouan gericht. De eerste pogingen tot inkoop van slaven aldaar tijdens provianderingsreizen naar Mauritius en Madagascar in 1654 en latere jaren hadden evenwel weinig resultaat. Het compagniesbestuur in de Republiek gaf Van Riebeeck daarop in 1657 toestemming om slaven te kopen in West-Afrika en Angola, terwijl daarnaast de kaapvaart op Portugese slavenschepen werd aanbevolen.[38]

Van de eerste groepen Afrikaanse slaven die aldus in 1658 aan de Kaap arriveerden, waren er 174 afkomstig uit Angola, bij toeval buitgemaakt op een Portugees schip bij de kust van Brazilië. De andere 228 waren ingekocht in Dahomey in West-Afrika. Een aantal van hen werd doorgestuurd naar Batavia, de overigen toegewezen aan vrijburgers of in eigen bezit gehouden door de Compagnie. Daarmee was de bevolking van de 'Vleck' opeens meer dan verdubbeld. Van Riebeeck vermeldde in 1658 tachtig man in het garnizoen, vijftien zieken in het hospitaal en vijftig vrijburgers met twintig vrouwen en kinderen; daarnaast werkten 89 slaven bij vrijburgers en 98 voor de Compagnie. Net als in Batavia en ander VOC-vestigingen in Azië zou veel fysiek werk aan de Kaap nadien voornamelijk verricht worden in slavenarbeid. Het bestand aan slaven werd in latere jaren geregeld aangevuld door verdere aankopen, vooral in Madagascar, en af en toe deed een slavenhaler van een andere nationaliteit de Kaap aan en verkocht hier een deel van zijn lading.

Een tweede bron van slaven was Azië. Een klein aantal kwam mee met repatrianten uit Oost-Indië en werd dan aan de Kaap voor goed geld verkocht. In de Republiek was slavernij verboden, zodat een slaaf die voet op Nederlandse bodem zette automatisch vrij werd verklaard, een ongewenst geachte situatie die door het compagniesbestuur zo veel mogelijk werd voorkomen door het meenemen van slaven tegen te gaan, ook naar de Kaap. De particuliere verkoop was hier echter een zodanig lucratieve zaak dat de verboden van Heren Zeventien tot het laatst van de compagniestijd stelselmatig werden ontdoken. Aziatische slaven waren vooral waardevol omdat de meesten een vak verstonden en zo voor de nieuwe eigenaar een bron van extra inkomsten konden vormen. In latere jaren werden door de Compagnie grotere aantallen slaven rechtstreeks vanuit Batavia en Voor-Indië naar de Kaap verscheept. Het demografische gevolg was dat in de kolonie bij een telling onder Brits bestuur in 1798 meer dan 25.000 slaven aanwezig bleken, tegen ruim 21.000 vrijburgers.[39]

Landuitgifte[40]
Op 9 februari 1657 werden de eerste percelen akkerland voor de graanteelt uitgegeven aan negen vrijburgers. De grond werd in eigendom gegeven, terwijl gereedschap en zaaigoed door de Compagnie op krediet werden verstrekt. In een grondbrief werden de rechten en plichten van de eigenaar vastgelegd, met de voorwaarden voor het bezit van het land. Meer graan als basisvoedsel voor de kolonie was toen letterlijk broodnodig; de eerdere pogingen op dit gebied hadden bij lange na niet het gewenste resultaat opgeleverd en regelmatig moest dan ook rijst worden ingevoerd uit Oost-Indië en Madagascar. De particuliere landerijen van deze eerste uitgifte lagen in een strook langs de Liesbeekrivier en werden kadastraal vastgelegd door de landmeter Pieter Potter. De betrokken vrijburgers waren verplicht akkerbouw te bedrijven, hoewel zij voor eigen gebruik ook enkele runderen en kleinvee mochten houden.

Omdat het areaal in de Liesbeekvallei al snel niet meer toereikend was, vond verdere uitbreiding naar het noorden plaats, in de richting van de Tijgerbergen (Tygerberg, de heuvels aan de noordzijde van de Kaapse Vlakte, nabij het huidige Bellville). Meer goed bouwland werd nadien gevonden in een gebied op ca. 40 kilometer ten oosten van de Kaapvestiging, waar gouverneur Simon van der Stel in 1679 de naar hem vernoemde nederzetting Stellenbosch stichtte. De iets latere uitbreiding ten noordoosten hiervan ontving de naam Drakensteijn (Drakenstein), ter ere van Hendrick Adriaan van Rheede tot Drakensteijn die in 1685 als commissaris-generaal de Kaap bezocht en inspecteerde. In deze omgeving konden vrijburgers zelf percelen van 60 Amsterdamse morgen (48 hectare) afpalen, met als gevolg dat alleen de beste gronden met voldoende water werden gekozen, met weiland eromheen voor het vee. Het resultaat was een ongestructureerde lappendeken van landerijen waarvan de percelen niet aan elkaar grensden. Bij de volgende oostwaartse uitbreiding van het areaal in Franschhoek werden de percelen daarom opnieuw onder strakker compagniestoezicht uitgegeven, aangrenzend aan elkaar om een dichtere bewoningsgraad te bewerkstelligen. Dit had echter als nadeel dat er geen ruimte was voor het houden van vee. Hier vestigde zich in 1688 een groot aantal van de eerste groep Hugenoten, protestanten die in 1685 Frankrijk waren ontvlucht en na een tussentijds verblijf in de Republiek aan de Kaap een nieuw bestaan hoopten op te bouwen.

Het bewerken van het land was zwaar, vooral omdat de vrijburgers in het begin niet over extra arbeidskrachten konden beschikken. De graanteelt werd verder bemoeilijkt door droogtes en veelvuldige harde wind. Ook hadden lang niet alle vrijburgers ervaring in de landbouw, zodat de opbrengsten aanvankelijk laag bleven. De Compagnie hield intussen onwrikbaar vast aan de vastgestelde lage inkoopprijs voor het graan, waardoor het de vrijburgers praktisch onmogelijk werd gemaakt winst te behalen. Ook zij bleven aldus net als de compagniesdienaren afhankelijk van rijstinvoer en hun benarde financiële positie noopte velen na enkele jaren weer in dienst te treden van de VOC of zelfs de kolonie te verlaten, al dan niet als verstekeling.[41] Vrijburgers in de directe omgeving van de Kaap hadden het doorgaans wat minder moeilijk; zij konden profiteren van de nabijheid van het bestuurscentrum, met zijn diverse mogelijkheden tot clandestiene en legale (bij)verdiensten.

Trekboeren
Het houden van vee was vanaf het begin gemakkelijker dan het bedrijven van akkerbouw. De Compagnie ontmoedigde de veehouderij in de aanvangsjaren door de ruilhandel met de Khoi door vrijburgers te verbieden, maar dit verbod was in de praktijk niet te handhaven. Bovendien was het voor aspirant-veehouders gemakkelijk om aan vee te komen door tijdelijk bij een vrije boer te werken in ruil voor de helft van de aanwas van diens vee in de afgesproken periode, met als doel daarna een eigen bedrijf te beginnen. Verdere investeringen in de veeteelt waren nauwelijks nodig, mits men over voldoende weidegrond en water voor de dieren kon beschikken. Tussen de landbouwpercelen was in eerste instantie voldoende open ruimte om het vee te weiden, maar wisselvallige regenval en schaarste aan oppervlaktewater dwongen de veehouders gaandeweg buiten de bewoonde gebieden. Om wildgroei te voorkomen werd door de Compagnie als eis gesteld dat de boeren 'gehuisvest en geervt' dienden te zijn, dus in het bezit van eigen grond, maar omstreeks 1700 werden op verzoek ook buiten de aangewezen gebieden weiderechten uitgegeven wanneer in de kolonie droogte heerste.

Het gevolg was dat veel veeboeren steeds verder trokken naar goede weidegronden, aanvankelijk noordwaarts langs de kuststrook tussen de zee en de noord-zuid lopende bergketens in het oosten. In 1707 besloegen de uitgegeven weiderechten nog in hoofdzaak de gebieden rondom Groenkloof, de Zoute Rivier (Swartland), de Dassenberg, de Bergrivier en Vierentwintigrivieren. Tegen 1717 verbleven de voorste boeren al achter Piketberg, in 1725 in de vallei van de Olifantsrivier en in 1732 bij de samenvloeiing van de Olifants- en de Doornrivier. Het gebied ten oosten van de Hottentots Hollandbergen had gouverneur Willem Adriaan van der Stel (1699-1707) voor eigen gebruik gereserveerd; voor de vrijburgers was dit verboden terrein. In dit Overberg-gebied had Van der Stel een groot aantal veeposten. Toen hij echter in 1707 naar patria werd ontboden, was de weg vrij voor een sterke uitbreiding oostwaarts tussen de zuidkust en de Langeberge(n), waarna in 1727 de Brede (Breë) Rivier werd bereikt, in 1729 de Gouritsrivier en in 1730 de Grote Brakrivier.

Hoewel de weiderechten oorspronkelijk bedoeld waren voor een tijdelijk verblijf ontstonden al spoedig permanente vestigingen, een praktijk die in 1710 werd gelegaliseerd met de uitbreiding van het vestigingsrecht. Ieder die weiderechten had, was het toegestaan een vestigingslocatie voor zichzelf uit te zoeken. Deze moest wel minstens een uur gaans van elke bestaande woning zijn gelegen. De weidegronden eromheen konden vrij worden gebruikt, maar ze bleven in leen van de Compagnie. Wel was het toegestaan om het huis dat de boer er bouwde later aan een ander te verkopen, op voorwaarde dat de koper ook de weiderechten overnam, met de bijbehorende plicht de in 1714 ingestelde recognitiegelden te betalen. Deze *leenplaase* of pachtboerderijen veranderden op deze wijze in permanente verblijfplaatsen en voldeden als zodanig uitstekend aan de behoeften van de veeboeren. Het stelsel bleef tot het einde van de VOC-periode in gebruik en was oorzaak van de snelle expansie van de kolonie in de verdere achttiende eeuw, mede doordat er voor beginnende boeren nauwelijks investeringen nodig waren. De Compagnie was bovendien niet al te streng bij het innen van de recognitiegelden, maar profiteerde desondanks in aanzienlijke mate van de inkomsten.

De gebiedsuitbreiding vond plaats ondanks de felle tegenstand van Khoi en San die steeds verder uit hun gebieden werden verdreven. Vooral in de grensgebieden bleef de weerstand sterk en moesten de boeren permanent rekening houden met tegenaanvallen. Dat was een van de redenen dat de zogenoemde commando's werden opgericht, waarover later meer. Geheel in het oosten stuitten de boeren rond 1770 op de veel talrijker en beter georganiseerde stammen aan de overkant van de Grote Visrivier, de Xhosa. Na een eerste groot conflict met deze bevolking in de zogenoemde Eerste Xhosa- of Grensoorlog van 1779 kwam de Europese expansie hier voorlopig tot stilstand.

Buitenposten en drostdijen

De genoemde eerste uitbreiding van het particuliere landbouwareaal langs de Liesbeek (eerst Amstel genoemd) in 1657 leidde al direct tot een conflict met de Khoi, die gedurende de droge zomermaanden in deze vruchtbare en waterrijke vallei hun kudden van duizenden schapen en koeien lieten weiden. Een cordon van wachthuisjes of redoutes, verbonden door een heining van palissaden, dicht kreupelhout, een rij ingeplante wilde amandelbomen en de ondoorwaadbare gedeelten van de Liesbeek zelf, grendelde ten slotte dit gebied af, binnen de zogenoemde 'begrepen cirkel'. Dit was gedeeltelijk conform de aanbevelingen van admiraal Rijklof van Goens, die op zijn uitreis naar Oost-Indië in 1657 als commissaris de Kaap inspecteerde. Hem leek het graven van een gracht tussen de Tafelbaai en de Valsbaai de beste oplossing om het Kaaps Schiereiland te beveiligen. De gracht diende dan wel zo breed te zijn dat de behendige Khoi er niet overheen konden springen. Een alternatief was zijns inziens het aanleggen van een cordon van minstens vijftien redoutes en acht wachthuizen.[42] Van Riebeeck ging hier niet op in; in plaats daarvan legde hij Van Goens' voorstel, voorzien van bijlagen met alle financiële consequenties, voor aan Heren Zeventien. Hun reactie was voorspelbaar en uiteindelijk werd maar een vijftal posten gebouwd.

Buitenposten
Ten noordoosten van het in 1654 opgerichte fortje Duijnhoop aan de monding van de Zoute Rivier verrees de post *Kijckuijt*. Vandaar liep een heining zuidwaarts via vier posten met de sprekende namen *Keert de Koe*, *Coornhoop*, de *Ruiterwacht* en in het zuiden *Houdt den Bul* (blad 84). De posten konden door middel van vlagsignalen onderling boodschappen doorgeven, op de afgelegen laatste na, waar bij onraad een kanon moest worden afgeschoten. De wachters op de buitenposten kregen diverse taken. Kijckuijt fungeerde als extra uitkijkpost voor naderend gevaar vanuit zee of land en ter bescherming van het vee dat in dit gebied geweid werd. De bemanning van de post Keert de Koe was verantwoorde-

30 Leuftinck, *Harde Heelmeesters*.
31 *Resolusies*, 29 januari 1656; aldaar ook het Reglement.
32 *Resolusies*, 23 mei 1663.
33 *Resolusies*, 19 maart 1676.
34 Whiting Spilhaus, *Company's Men*, pag. 154-155; Leuftinck, *Harde Heelmeesters*, pag. 144.
35 Western Cape Archives and Records Service, 1/1 inv.nr. C 517, fol. 230.
36 *Resolusies*, 23 april 1782.
37 De hieronder volgende paragrafen zijn in hoofdzaak gebaseerd op de bijdrage van Leon Hattingh. Zie ook Hattingh, *Grondbezit*; Van der Merwe, *Die trekboer*; Van Riebeeeck, *Daghregister*; Böeseken, *Jan van Riebeeck*.
38 Böeseken, *Jan van Riebeeck*, pag. 160-161.
39 Giliomee & Elphick, *'n Oorsig*, pag. 388.
40 Hattingh, *Grondbezit*; Van der Merwe, *Die trekboer*.
41 Worden e.a., *Cape Town*, pag. 20.
42 Leupe, *Rijckloff van Goens aan de Kaap*, pag. 33-36.

Op Date 15e Aprilis A° 1633 Hebben den E: Heer Jacques Specx
Oudt Gouverneur Generael Voor den Staet der Vereenichde Nederlanden in India
t'Saempt den Raedt Raedt vande presente alhier gearriveerde Nederlandtse Vlote
Bestaende in de Schepen Prins Willem de Princesse Emilia Hollandia Zutphen Rotterdam
den Hoorn de Processie ende Eygendom van dit Eylandt van Outs genaempt S^t Helena Soo
als t'selve Tegenwoordich ligt met alle sijne aenlanghende Gronden Hoecken Clippen Ende
Reesen voor den Staedt der Vereenichde Provintien adgenomen Ommet selve ten besten ende
voordeel vanden gemt Nederlandtschen Staet te eerder gelegentheyt te verstercken Besetten
Peuplieren ende tegen alle Invasien van Vremden te beschermen Soo als de Voorluchtige
Hr ende Mogt: Heeren Staeten Generael vande gem^t Vereenichde Provintien Sulcks
te Rade vinden Selcke alles bij Ampele Solempnele Acte vande Voors Adgenomen Possessie
ende Eygendom in forme gemeldt / nadien Dient Dit ten eynde Sij in Waerheyt
van desen mits gaders dat Niemandt Hier van Jegner antie en Pretendere Is desen Pilaer
alsdien gesedt mits gaders dese Notificatie Beschreven Gedaen ende getecken Dien
adgeslagen ten Jaere ende Dage als Boven /

Cornelis Theunisz Drent

Per Ordonnantie van gemt: Raet
Generael ende Bevelhebber

Jan Thysz

Oud-gouverneur-generaal Jacques Specx (1629-1632) voer op zijn thuisreis uit Batavia in april 1633 langs St. Helena, dat hij op de 15de van die maand in naam van de Staten-Generaal in bezit nam. Daarbij werd toen een waarschijnlijk op perkament geschreven akte, waarvan het afgebeelde exemplaar een kopie op papier is, goed zichtbaar op een paal gespijkerd bij de voornaamste landingsplaats op het eiland, zodat buitenlandse passanten er kennis van konden nemen. Over het algemeen werden dergelijke territoriale bezitstekens door de Europese zeevarende mogendheden als rechtsgeldig beschouwd en gerespecteerd.
Collectie: Nationaal Archief, 1.11.01.01 inv.nr. 660.

On his way home from Batavia in April 1633 former Governor-General Jacques Specx (1629-1632) sailed past St. Helena, which he took possession of in the name of the States-General on 15 April. On that occasion a deed probably written on parchment, of which the one reproduced here is a copy on paper, was nailed to a pillar in full view at the main landing place on the island, so that passing foreign ships could take cognizance of it. In general the European seafaring powers regarded such signs claiming possession as legally valid and respected them. From the collection of the Netherlands National Archives, 1.11.01.01 record nr. 660.

lijk voor het weiden van het compagniesvee langs de oevers van de Liesbeek. Hier was ook de enige toegangspoort met slagboom waardoor de Khoi met hun vee ter ruiling naar het fort mochten komen. De Coornhoop, opgericht ter bescherming van de graanakkers ter plaatse, diende door de kolonisten zelf te worden bemand; de animo daarvoor was doorgaans gering. De Ruiterwacht was een antwoord op de ongelofelijk snelle en wendbare Khoi, die alleen door gewapende ruiters konden worden onderschept – en zelfs dat niet zonder moeite. De ruiters waren verder belast met de bewaking van het vee en de controle op de kolonisten, dit laatste om te voorkomen dat ze hun vee te ver weg lieten grazen of ongeoorloofde ruilhandel met de Khoi bedreven. De Ruiterwacht diende ook als toegangspoort tot het binnenland, waar zonder toestemming geen vrijburger mocht passeren. Houdt den Bul ten slotte werd in 1659 opgericht als zuidelijke afsluiting van de 'begrepen cirkel' en diende onder meer ter bescherming van de houtkappers in dit gebied. In de praktijk bleek de post echter overbodig, zodat al in 1666 tot sloop werd overgegaan.[43]

De latere uitbreiding van de ring van buitenposten hield gelijke tred met de gestage groei van het door de Compagnie en vrijburgers in bezit genomen areaal voor akkerbouw en veeteelt. Omstreeks 1700 was de grens naar het noorden opgeschoven tot in Roodezand en Waveren (Tulbagh) en oostelijk tot Hottentots Holland. Met de verdere expansie in de achttiende eeuw zou het totaal aantal buitenposten uiteindelijk oplopen tot eenenvijftig. Bemand door een posthouder, veelal een sergeant, en enkele soldaten, matrozen en ambachtslieden hadden de buitenposten als taak het gezag van de Compagnie in het onderhorige gebied te handhaven, steun en bescherming aan de vrijburgers te bieden en belastingen te innen. Op diverse posten werd bovendien graan verbouwd en vee gehouden, tot in 1700 alle vleesleverantie aan de Compagnie werd verpacht aan een burgerslager. Wel werd toen in *Groene Clooff* (Groenkloof) een post opgericht ter bewaking van het daar grazende en voor dit doel bestemde slachtvee. Het transport te land voor de Compagnie, dat voornamelijk per ossewagen gebeurde, werd in hoofdzaak beheerd vanuit de post *De Schuer* (nu Groote Schuur), waar ruimte was voor tweehonderd employés, slaven, wagenmakers, smeden en andere ambachtslieden. Omstreeks 1760 waren hier dertig wagens en ongeveer tweeduizend trekossen ondergebracht, die toen vrijwel alle goederenvervoer voor het gouvernement binnen het compagniesgebied verzorgden. Bouwmaterialen als stenen, kalk, hout en dekriet voor de eindeloze bouwprojecten van de VOC aan de Kaap werden geleverd door de buitenpost op Robbeneiland en die van *Witte Boomen* en *Paradijs*. Vorm en afmetingen van de buitenposten liepen uiteen van een eenvoudig huisje of kleine versterkte wachtpost tot een meer uitgebreid complex zoals in de Simonsbaai, onderdeel van de Valsbaai, waar vanaf de late zeventiende eeuw in de wintermaanden (april-september) geregeld de retourvloot ankerde; de Tafelbaai was in die periode wegens stormgevaar onveilig. De benodigde voorraden en herstelmaterialen voor de schepen moesten dan per ossewagen worden aangevoerd. Deze post zou uitgroeien tot het latere Simonsstad (Simon's Town), tegenwoordig de voornaamste marinehaven van Zuid-Afrika.

Buitenposten werden in de loop der jaren vaak geduchte concurrenten voor de vrijburgers, die met lede ogen moesten aanzien hoe weidegronden, water, brandhout en goedkoop ruilvee primair door de Compagnie in beslag werden genomen. De levering van de vele benodigde goederen en diensten aan het Kaapse bestuur uit het achterland werd grotendeels een zaak van de buitenposten, waardoor het de vrijburgersamenleving onmogelijk werd gemaakt een eigen lonende economie op te bouwen, uitzonderingen daargelaten. Ondanks diverse latere bezuinigingen, als gevolg waarvan een aantal posten op termijn opgeheven werd, heeft het systeem tot het einde van de compagniestijd bestaan. In het kaartendeel worden afzonderlijke posten beschreven.

Drostdijen

Om in groter verband administratief en financieel greep te houden op de buitengebieden, stelde de Compagnie hier districten in, zogenoemde drostdijen. Aan het hoofd stond een landdrost, die werd bijgestaan door uit de burgerij gekozen heemraden. De drost zelf was in dienst van de Compagnie en had naast zijn algemene toezichthoudende taak de verantwoordelijkheid voor de inning van de verschuldigde recognitiegelden en andere belastingen van de boeren in zijn bestuursgebied. De landdrost was eveneens belast met het toezicht 'over de baasen en opsienders van het vee en veldtposten', dus controleur van de buitenposten en de infrastructuur in het district. Een belangrijk onderdeel daarvan was het onderhoud van wegen en waterlopen.[44]

De instelling van de eerste drostdij in Stellenbosch vond plaats in 1685; het grondgebied hiervan zou in de latere compagniestijd worden uitgebreid tot aan St. Helenabaai in het noorden tot Afrika's zuidpunt, Kaap Agulhas in het zuiden. In 1743 volgde in het oosten de stichting van een tweede drostdij in Swellendam, genoemd naar gouverneur Hendrik Swellengrebel (1739-1751) en zijn echtgenote Helena van Damme, en in 1785 nog verder oostwaarts die van Graaff-Reinet (naar de gecombineerde familienamen van gouverneur Van de Graaff en zijn echtgenote Hester Cornelia Reijnet), met als oostgrens de al genoemde Visrivier. In de Bataafse bestuursperiode (1803-1806) ten slotte werd in 1804 de drostdij Tulbagh gevormd (naar de oud-gouverneur van die naam), als noordelijke afsplitsing van het onbeheersbaar groot geworden Stellenbosch, en de drostdij Uitenhage, als zuidoostelijke afsplitsing in het betwiste grensgebied van het district Graaff-Reinet (genoemd naar de commissaris-generaal Jacob Abraham Uitenhage de Mist). Voor de landdrosten en heemraden van de districten bleef het echter een onmogelijke taak hun uitgestrekte gebied effectief te besturen. Vooral in de periferie onttrok zich veel aan het toezicht van de Compagnie.

Vrijburgers en de Compagnie

Teneinde de geregeld optredende problemen met de in het nauw gedreven Khoi en San in de grensgebieden op te lossen, werden rond 1700 van compagnieswege zogenoemde commando's ingesteld, milities die het recht hadden met een strafexpeditie tegen de inheemse volken orde op zaken te stellen. Aanvankelijk bestonden deze uit militairen in compagniesdienst aangevuld met enige vrijburgers uit de streek, maar al snel ging het commandosysteem als geheel goeddeels over in handen van de vrijburgers, en in 1739 werd commandodienst zelfs verplicht gesteld voor de burgers in de bedreigde streken.[45] De reglementen en de bewapening werden ook nadien nog door de Compagnie verzorgd, maar het feitelijke optreden van de commando's in afgelegen streken onttrok zich toenemend aan de controle van het Kaapse bestuur. Het beleid van de Compagnie om goede verhoudingen te bewaren met de onafhankelijke Khoi en hun gebied niet binnen te trekken, stond in de praktijk doorgaans haaks op de steeds groeiende landhonger van de Europese veeboeren. Daarnaast bestond permanent de noodzaak de eigen kudden aan te vullen door middel van veeruil met de Khoi. Wanneer dat niet goedschiks gebeurde, werden door de boerenmilities niet zelden agressieve middelen gebruikt, die in gelijke mate door de Khoi werden beantwoord.

Het systeem van verplichte levering aan de Compagnie tegen vastgestelde en blijvend lage prijzen maakte het veel akkerboeren onmogelijk winst te behalen uit de verbouw van graan alleen. Velen gingen zich tevens toeleggen op de wijnbouw en op de veehouderij, maar moesten machteloos toezien hoe employés van de Compagnie producten van eigen boerderijen voor hoge prijzen met voorrang aan de schepen konden verkopen, terwijl zij zelf pas daarna aan de beurt kwamen. Ook verschillende gouverneurs lieten op grote schaal land op een buitenpost bewerken en streken zelf de inkomsten op. In de late zeventiende eeuw begonnen de gaandeweg mondiger geworden vrijburgers hun klachten over de corruptie en zelfverrijking door de hogere compagniesdienaren en hun eigen achterstelling steeds luider te uiten, niet alleen tegen bezoekende commissarissen maar ook rechtstreeks aan de bewindhebbers. De groeiende onvrede kwam in 1704 tot uiting in de aanklacht van een groep vrijburgers tegen gouverneur Willem Adriaan van der Stel. Zijn uiteindelijke terugroeping naar Nederland in 1707 bewijst dat de Heren Zeventien, die particulier grondbezit van compagniesdienaren strikt hadden verboden, in dit uitzonderlijke geval enig gehoor gaven aan de klachten van de burgers. Aan de lage prijzen voor de landbouwproducten werd echter niet getornd en evenmin werd op termijn daadwerkelijk iets ondernomen tegen de corruptie. Op latere protesten uit de Kaapse bevolking is nauwelijks of in het geheel niet meer ingegaan, met als gevolg dat de kloof tussen vrijburgers en Compagnie in de loop van de achttiende eeuw alleen maar dieper werd.

De scheiding der geesten manifesteerde zich aan het eind van die eeuw, toen een meerderheid van de vrijburgers zich naar analogie van de gebeurtenissen in Europa ging identificeren met de patriotten in Frankrijk en Nederland, en zich nog sterker afzette tegen het VOC-bestuur. Overigens meer door economische dan ideële motieven gedreven, culmineerde de onvrede in de oostelijke districten Swellendam en Graaff-Reinet in februari 1795 in een regelrechte rebellie tegen het compagniesgezag. In juni erkende Graaff-Reinet het compagniesgezag niet meer en verklaarde zich onafhankelijk. Zonder twijfel zouden ook de andere districten zich hierbij hebben aangesloten, indien niet in juni van dat jaar de Britten in de kolonie waren geland. Na hun volledige machtsovername in september 1795 duurde het nog enkele jaren voor de opstand geheel de kop was ingedrukt. Pas in april 1799 konden de rebellen met militaire middelen tot overgave worden gedwongen; om herhaling te voorkomen werd door het Britse bestuur een garnizoen geplaatst in het in 1799 daartoe gebouwde *Fort Frederick* aan de Algoabaai (bladen 346-348).[46]

Het goud van Monomotapa

Op de oudere Portugese kaarten die door Nederlandse cartografen omstreeks 1600 algemeen als voorbeeld werden gebruikt, was in het binnenland van zuidelijk Afrika het rijk van Monomotapa aangegeven, met aanlokkelijke namen als *Rio de Ouro* (Goudrivier) en *Medaos de Oure* (Goudduinen). Volgens de kaarten kon dit goudrijke Monomotapa vanaf de oostkust worden bereikt via de rivier of baai *Espirito Santo* en vandaar landinwaarts in noordwestelijke richting langs de *Rio de Reijs* of meer westelijk langs de *Rio de Lagoa*. Maar vanaf de Kaap zou ook een doorsteek over land naar het goudland leiden, via de prachtige stad *Vigili Magna*. Vanuit hun vestigingen in Sofala en Mozambique aan de oostkust onderhielden de Portugezen indertijd daadwerkelijk handelsbetrekkingen met de goudproducenten in het achterland. In de verhalen hadden deze gebieden spoedig de proporties gekregen van de bijbelse goudmijnen van koning Salomon en de rijkdommen van Ophir. Tegenwoordig is het legendarische goudland geïdentificeerd als het koninkrijk van Munhumutapa in het huidige Zimbabwe, dat in de loop van de zeventiende eeuw overvleugeld zou worden door het naburige Butwa.

Exploraties naar het noorden

Al in 1655 had Van Riebeeck plannen om 'tot kennisse ende onderhandelinge te comen met die van Monomotapa en Butua' (Munhumutapa en Butwa), maar tijd en mankracht ontbraken vooralsnog. Bij zijn inspectie van de Kaap in 1657 kwam Rijklof van Goens tot eenzelfde gedachte en loofde premies tot honderdvijftig gulden de man uit voor wie Monomotapa zou weten te vinden, reden voor velen om zich aan te bieden. Op 19 oktober 1657 ging onder leiding van de fiscaal Abraham Gabbema een eerste groep van zestien Nederlanders en drie Khoi met negen ossen voor de bagage op pad voor een verkenningstocht over land langs de westkust, met onder hen de landmeter Pieter Potter, die het doorkruiste gebied in kaart moest brengen. Als leidraad dienden de oude Portugese kaarten, die echter geheel onjuist bleken. Als noordelijkste punt werd de Grote Bergrivier bereikt, waar enig vee kon worden geruild tegen tabak en koper, waarna de expeditie terugkeerde. Navolgende tochten hadden evenmin succes; goud en goudmijnen werden niet gevonden. De wel aangetroffen kopermijnen in Namaqualand, nabij de zuidgrens van het huidige Namibië, lagen te ver van de Kaap om rendabel te worden geëxploiteerd (bladen 244-245). Niettemin bleven deze vroege verkenningen niet zonder resultaat; ze leverden nieuwe contacten met de veehoudende inheemse bevolking op, die vanwege de noodzaak tot periodieke veeruil met de Khoi onontbeerlijk waren voor het voortbestaan van de kolonie.[47]

De teleurstellende resultaten van de exploraties in noordelijke richting naar de vermeende goudlanden waren in de volgende decennia aanleiding de verkenningen te verleggen naar een mogelijke toegang via de oostkust. Andere naties, vooral Engelsen, zouden daar volgens sommige berichten al met succes in ivoor, goud en slaven handelen, en Heren Zeventien drongen dan ook herhaaldelijk aan op verdere exploratie. Langs een groot deel van Afrika's oostkust lagen Portugese vestigingen, met als belangrijkste die op het eilandje Mozambique (Moçambique) en het ca. 800 kilometer zuidwestelijk daarvan gelegen Sofala (Nova Sofala), dat als havenstad van het rijk van Monomotapa fungeerde (bladen 369, 373-375). Zoals hiervoor aangehaald waren in de beginjaren van de Compagnie al drie aanvallen op Mozambique mislukt, waarna het vele doden eisende fiasco van een vierde poging onder admiraal Hubert de Lairesse in 1662 ten slotte het einde betekende van alle territoriale aspiraties van de Compagnie in dit gebied. Aan de kust ten zuiden van Sofala echter waren voor zover toen bekend geen Portugese vestigingen (pas in 1688 ontdekte men de post in de Delagoabaai), zodat die delen nog wel openstonden voor verder onderzoek.

43 Voornamelijk gebaseerd op de bijdrage van Dan Sleigh. Zie verder Sleigh, *Die Buiteposte*.
44 Biewenga, *De Kaap de Goede Hoop*.
45 Elphick, *Die Khoisan*, pag. 27-28; Penn, *The Forgotten Frontier*.
46 Giliomee, *Die Burgerrebellies*, pag. 362-368.
47 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, deel I en II.

Cosimo III de Medici, de latere groothertog van Toscane, verbleef in december 1667 in Amsterdam, waar hij onder meer werd geïntroduceerd bij de rijke advocaat en kaartenverzamelaar Laurens van der Hem. Deze toonde hem de beroemde atlas die voor hem was samengesteld door Joan Blaeu I, met honderden kaarten en tekeningen die Johannes Vingboons en zijn medewerkers deels al eerder voor Blaeu uit de VOC- en WIC-archieven hadden gekopieerd. Deze 46-delige atlas zou later in het bezit komen van de Österreichische Nationalbibliothek; een groot aantal bladen uit dit werk is in dit en de andere delen van de *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie* gereproduceerd. Cosimo de Medici plaatste daarop zelf ook een bestelling bij Blaeu, voor een vergelijkbare maar veel kleinere serie kaarten en tekeningen van Vingboons. Bij zijn tweede bezoek aan Amsterdam in 1669 waren deze alle gereed, waarna ze jarenlang de wanden van Cosimo's Villa de Castello hebben gesierd.

Interessant hierbij is dat Cosimo voor zover bekend als enige verzamelaar afbeeldingen van Hottentotten heeft opgenomen, zoals deze tekeningen van 'Een wilde Hottentot gaende ten Oorloog, aen de Caepo de Boa Esperanca' en 'Een Hottentottine, met haer kindt'. De originelen waren waarschijnlijk zeer recentelijk in de collectie van Blaeu opgenomen en het lijkt aannemelijk dat ze van de hand waren van de assistant Georg Friedrich Wreede, die in 1659 als adelborst aan de Kaap was gearriveerd. Diens grote belangstelling voor de 'Hottentoosen tale' resulteerde in de samenstelling van een 'vocabulaer off compendium', dat in november 1663 naar patria werd verstuurd. De goede ontvangst werd door de Heren Zeventien bevestigd met de mededeling dat het in druk was uitgegeven, maar dat het voor de Compagnie toch dienstiger zou zijn wanneer de Hottentotten Nederlands leerden spreken. Mogelijk zijn toen tevens enige door Wreede vervaardigde tekeningen van Khoi met de woordenlijst meegezonden, tezamen met een op zijn onderzoek gebaseerde beschrijving. Olfert Dapper maakte in elk geval gebruik van informatie van Wreede en verwerkte deze afbeeldingen tot illustratie van zijn in 1668 in Amsterdam uitgegeven *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche gewesten*. Wreede zou in 1665 een expeditie naar de Martin Vaz-eilanden leiden en in datzelfde jaar aangesteld worden als opperhoofd van Mauritius. Zijn originele tekeningen werden enkele decennia later nogmaals gebruikt, voor de illustraties die Georg Meister (in Oost-Indië in VOC-dienst van 1677-1688) opnam in *Der Orientalisch-Indianische Kunst- und Lust-Gärtner* (Dresden, 1692); deze komen exact overeen met de hier gereproduceerde twee tekeningen. Collectie: Biblioteca Medicea Laurenziana, Carte di Castello 80 en 82; aquarellen op papier, 52 x 37 cm en 51,5 x 37,5 cm, ca. 1668.

In December 1667 Cosimo III de Medici, later Grand Duke of Tuscany, was staying in Amsterdam, where among others he was introduced to the wealthy lawyer and map collector Laurens van der Hem. The latter showed him the famous atlas that had been compiled for him by Joan Blaeu I, with hundreds of maps and drawings which Johannes Vingboons and his colleagues had in part copied for Blaeu from the VOC and WIC archives in previous years. This atlas in 46 volumes would later come into the possession of the Austrian National Library; a large number of sheets from it have been reproduced in this and the other volumes of the *Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company*. Thereupon Cosimo himself placed an order with Blaeu, for a comparable but smaller series of maps and drawings by Vingboons. On his second visit to Amsterdam in 1669 these were ready to be taken to Tuscany, where they adorned the walls of Cosimo's Villa de Castello for years.

An interesting point here is that as far as is known Cosimo was the only collector to have included depictions of Hottentots, such as these paintings of *Een wilde Hottentot gaende ten Oorloog, aen de Caepo de Boa Esperanca* (A wild Hottentot going to War, at the Cape of Good Hope) and *Een Hottentottine, met haer kindt* (A Hottentot woman, with her child). The originals had probably only been included in Blaeu's collection very recently, and it seems plausible that they were made by the Assistant Georg Friedrich Wreede, who in 1659 had arrived at the Cape as a midshipman. His great interest in the 'Hottentot language' resulted in the compilation of a 'vocabulary or compendium', which was sent home in November 1663. The Gentlemen Seventeen acknowledged safe receipt with the statement that it had been printed, but that it would after all be more advantageous for the Company if the Hottentots learned to speak Dutch. It is possible that at the same time several depictions of Khoi made by Wreede were also sent, together with a description based on his research. In any case Olfert Dapper made use of information from Wreede and incorporated these pictures as illustrations in his *Naukeurige Beschrijvinge der Afrikaensche gewesten* published in Amsterdam in 1668. In 1665 Wreede would lead an expedition to the Martin Vaz Islands and in the same year he would be appointed as head of the post on Mauritius. His original paintings were used once more several decades later, for the illustrations that Georg Meister (in VOC service in the East Indies from 1677 to 1688) included in *Der Orientalisch-Indianische Kunst- und Lust-Gärtner* (Dresden, 1692); these correspond exactly with the two paintings reproduced here. From the collection of the *Biblioteca Medicea Laurenziana*, Carte di Castello 80 and 82; water-colour on paper, 52 x 37 and 51.5 x 37.5 cm, c. 1668.

Explorations naar het oosten

Vanwege de sterke zuidwestwaartse tegenstromen langs de Afrikaanse oostkust tussen het vasteland en Madagascar (Agulhasstroom) en ten oosten van Madagascar (Mascarenenstroom) volgden de oostindiëvaarders na 1616 vanaf de Kaap als regel de eerder genoemde Brouwer-route op ca. 40 graden zuiderbreedte. Met de oostkust van Afrika bleven de VOC-kaartenmakers daardoor tot vrij laat in de zeventiende eeuw relatief weinig bekend. Op de nog lang gebruikte oude Portugese kaarten en daarvan afgeleide versies boog bijvoorbeeld de kustlijn van zuidelijk Afrika te snel naar het noordoosten omhoog, een steeds weer gekopieerde fout die retourschepen uit Batavia of Ceylon fataal kon worden wanneer men bij de aanloop naar de Kaap dientengevolge veel eerder dan verwacht op land stuitte. In combinatie met de sterke stroom en de beruchte stormwinden in dit zeegebied leidde dit herhaaldelijk tot schipbreuk.

Terra Natal

De effectieve verkenning van de zuidoostkust volgde uiteindelijk pas in de laatste decennia van de zeventiende eeuw via een aantal gerichte expedities vanaf de Kaap. In 1668 vond een gecombineerde land- en zeetocht plaats met het jacht *Voerman*, dat de opdracht kreeg 'omme van hier een tochie om de ooste langst dese vaste kust van Africa te doen, onderzoekende vervolgens wat bequame havenen, revieren, off inhammen, dat 'r zijn voor de schepen, om hun niet alleen in tijt van noot daer te kunnen bergen, maer ook off 'er met de inwoonders ijets te handelen is'. Doel was onder meer de inkoop van 'beestiael' in de buurt van de Mosselbaai, dat dan over land naar De Kaap kon worden gedreven. De schipper diende vandaar de baaien tot aan *Terra Natal* (in het huidige Kwazulu-Natal) nauwkeurig te onderzoeken. De expeditieleden slaagden er inderdaad in runderen en schapen aan te kopen, maar door zware storm en tegenwinden moest de schipper daarna voortijdig terugkeren.[48]

Een volgende tocht in 1670 met de hoeker *Grundel*, geleid door de schipper Gerrit Gerrits Ridder Muys, was evenmin succesvol. Opperstuurman Sieuwert Jans Boon, voormalig baas-kaartenmaker in Batavia, had eerder dat jaar met de *Grundel* een uitgebreide tocht langs de westkust van Afrika gemaakt tot nabij de huidige Walvisbaai en zijn bevindingen op een kaart vastgelegd (blad 61). Zijn nieuwe opdracht voor de kartering van de zuid- en zuidoostkust heeft Boon echter niet kunnen vervullen; hij verdween eind augustus 1670 spoorloos na bij het riviertje 'Os Medos de Sura' (waarschijnlijk de Kosi, ten zuiden van Maputo op de grens van het huidige Mozambique) met een groep mannen aan land te zijn gegaan om water en brandhout in te slaan. Zoektochten leverden niets op en de schipper was genoodzaakt met zijn gedecimeerde bemanning zo snel mogelijk terug te keren naar de Kaap.

Na deze teleurstellende ervaringen werden verdere exploratiepogingen voorlopig stopgezet. Op 17 april 1686 leed evenwel het volgeladen fluitschip *Stavenisse* schipbreuk op de zuidoostkust bij de monding van de Umzimkulurivier, zo'n 120 kilometer ten zuiden van de baai van Natal (Durban). Een aantal overlevenden bereikte een jaar later de Kaap in een vaartuig dat zij samen met eveneens gestrande Engelsen hadden gebouwd.[49] Vanwege zijn uitstekende vaareigenschappen werd deze boot, die *Centaurus* was gedoopt, door de Compagnie aan de Kaap voor eigen gebruik in dienst genomen en vervolgens zo snel mogelijk naar Natal teruggestuurd om de achtergebleven schipbreukelingen op te halen, inclusief de overige daar aangetroffen Engelsen om te voorkomen dat deze laatsten bezitsrecht op het gebied zouden claimen. In de uitgebreide rapportages van de schipbreukelingen werd van Terra Natal het beeld geschetst van een vruchtbaar en dichtbevolkt land met een overvloed aan vee. In de omgeving waren olifanten, buffels, 'hartebeesten' en ander wild te vinden. Ertsen werden er niet aangetroffen, maar de koning droeg een armring die naar ze meenden van goud was. De inwoners handelden graag en voor een koperen armring kon een 'vette koeij of os' worden geruild of zoveel graan als men 'in een vleeschvat bergen kan'.

In 1689 vond onder leiding van vaandrig Isaq Schrijver een exploratietocht over land naar de 'Inquahuase Hottentots' plaats, waarvan de leiders het Kaapse bestuur om een gezantschap hadden verzocht. Aansluitend moest Schrijver proberen 'een baan te openen na Terra Natal' en van daar doorgaan tot de Rio de Lagoa.[50] Het eerste deel van deze moeilijke opdracht werd naar tevredenheid uitgevoerd; Schrijver en zijn mannen bereikten na zes weken hun bestemming bij de Kariegarivier, bijna 500 kilometer ten oost-noordoosten van de Tafelbaai, en verkregen er door ruil vijfhonderd runderen en een partij schapen. Daarna werd echter de terugtocht aanvaard, zonder nog een poging te wagen door te trekken naar Natal.

Positieve ervaringen in Natal tijdens een volgende verkenning langs de zuidoostkust met de galjoot (*De*) *Noord* in de jaren 1688-1689, mede bedoeld om de nog altijd slechts ten dele teruggevonden bemanning van de *Stavenisse* op te sporen (de *Centaurus*-expeditie was daarin niet geslaagd), waren reden om het schip in 1689 nogmaals uit te zenden. Schipper Pieter Jansz Timmerman kreeg opdracht naar de 'bhaij natal te vervorderen, ten einde om gelijk gesegt is 't overschot van 't gestrande volk van Stavenisse te bergen', en bovendien 'te tragten van 't opperhoofd dier landen de voors. bhaij en enig omleggend land tegens koopmanschappen als corallen, koper en ijserwerk en wes meer van hun gading is, plegtelijk bij geschrivte en onder behoorlijke acte voor d'E. Comp. te koopen'.[51]

Aldus geschiedde. De baai van Natal (Port Natal, Durbanbaai) en het omliggende land (het huidige Durban) werden 'van den kooningh of opperhoofd dier landen plechtelijck ten behoeve van d'E. Compagnie gekogt' en vervolgens 'op drie verscheide plaatsen op 't strand 's Compagnie's waapen in houte paalen gesneden [en] opgeregt'. Volgens de instructie diende dit daarna herhaald te worden in de Algoabaai, maar de *Noord* en vrijwel de gehele bemanning zouden de Kaap niet meer terugzien. Het schip strandde iets westelijk van de Algoabaai bij Kaap St. Francis en samen met de *Noord* verdween de koopakte van Terra Natal in de golven. Het volgende contact met Natal vond pas zestien jaar na dato plaats, bij een kustverkenning in 1705 met de galjoot *Postloper*. De kopie voor de koning bleek toen spoorloos en de zoon van de intussen overleden koning ontkende het bestaan van elke verplichting jegens de VOC. Gedurende de verdere compagniestijd zijn geen nieuwe pogingen meer ondernomen om betrekkingen met Natal aan te gaan.

Rio de Lagoa

Van de Engelsen die met de schepelingen van de *Stavenisse* naar de Kaap waren gekomen, werd ook waardevolle informatie over de verder noordwaarts gelegen delen van de zuidoostkust verkregen. Dit was in eerste instantie van belang voor de retourschepen om in geval van nood te kunnen uitwijken naar een veilige baai met goede ankergrond. Volgens hun zeggen was de Delagoabaai, waaraan de huidige Mozambiquaanse hoofdstad Maputo (Lourenço Marques) is gelegen, daarvoor uitermate geschikt. Daarnaast bleef de expansie van de handel een belangrijk oogmerk.

Een eerste poging tot nadere exploratie van deze grote lagune en haar achterland was al in 1686 gedaan, toen de met goederen voor Mauritius beladen fluit *Baren* (*Baaren*, *Baarn*) de opdracht had gekregen op de terugreis eerst het 'Noordeijnd van Madagascar' en de westkust van dit eiland tot aan de St. Augustijnbaai te onderzoeken op handelsmogelijkheden, om vervolgens westwaarts over te steken naar de 'Baij de la goa'. 'Na dat desselvs diepte bepeild, 't eijland besigtigd, 't vasteland en desselvs gewassen, vrugten en koopmanschappen bemagtigd hebben', moest de fluit terugkeren naar de Tafelbaai, maar door storm kon het laatste deel van deze opdracht niet worden uitgevoerd. Meer resultaat leverde de al genoemde tocht langs de zuidoostkust in 1688 met de galjoot *Noord* op, tijdens welke tussen 15 november en 30 december van dat jaar de baai uitgebreid werd verkend. Op een van de laatste dagen werd genoteerd 'dan komt men voor een rivier alwaar de Portugeesen een logie in besetting hebben'. Nadere gegevens over die laatste ontbreken in het verslag, al werd de nederzetting wel op de kaart aangegeven (blad 355 boven).[52]

Mogelijk heeft de onverwachte aanwezigheid van deze Portugese vestiging remmend gewerkt, want ondanks positieve berichten over handelsmogelijkheden, geruchten over goud dat langs de noordelijker gelegen Zambesi op maar twee meter diepte voor het oprapen zou liggen, en de rapportage over de veilige ankergelegenheid in de Delagoabaai, werden voor dit gebied door de Heren Zeventien in de volgende jaren geen verdere plannen gemaakt. Hun terughoudendheid werd mede ingegeven door de sterk oplopende kosten van de compagniesvestiging op Mauritius, waarvan de opheffing desondanks steeds werd uitgesteld. Pas na de definitieve ontruiming van Mauritius in 1710 kwam de Delagoabaai opnieuw aan de orde. De Portugezen hadden daar in 1692 hun kleine loge opgeheven, een veeg teken met betrekking tot de handelsmogelijkheden ter plaatse. Niettemin ontving in juni 1720 gouverneur Maurits Pasques de Chavonnes (1714-1724) aan de Kaap de opdracht van het compagniesbestuur om 'post te vatten aan de Zuijd Oost kust van Africa en wel particulierlijk een Logie en aerde Fort of wel een bepaggering op te regten'. De plaats die daartoe werd aangewezen was de rivier *St. Espriet* (Espirito Santo), waarmee de Delagoabaai was bedoeld. Bouwmaterialen werden vanuit de Republiek aangeleverd.

De kortstondige en rampzalige Nederlandse vestiging aan de Delagoabaai in de jaren 1721-1730 is in recente tijd voorwerp geweest van uitgebreide studie.[53] Op 29 maart 1721 arriveerde van de Kaap met drie schepen de eerste groep van 45 man onder aanvoering van de koopman Claas Nieuwhof, die echter kort na aankomst overleed. Zijn opvolger, onderkoopman Willem van Taak, volgde hem eind mei in het graf, waarna Casparus Swertner, meegegaan als klerk, de leiding kreeg. Van de plaatselijke heerser Maphumbo ('Pembo' in de Nederlandse rapporten) werd toestemming verkregen om een fortje te bouwen bij de Rode Hoek (op de noordwestelijke oever van de baai, in de huidige stad Maputo), op een hoogte met uitzicht over de baai (bladen 358-359). Drinkwater was er niet op deze plek en de dichtstbijzijnde goede waterbron lag op meer dan 10 kilometer afstand aan de overzijde van de baai in het gebied van een vijandelijke stam, zodat de Compagnie hier al vanaf het begin bij de plaatselijke politiek werd betrokken. Onder leiding van de vaandrig Zacharias Camminga, die ervaring had met ingenieurswerk, werd in de volgende maanden een zevenhoekige palissade met onregelmatig grondplan geconstrueerd, aan de binnenkant versterkt met een aarden wal en omgeven door een droge gracht. Binnen de heining diende een houten loods als eerste onderkomen voor de bezetting en als opslagplaats voor de gereedschappen en de ammunitie. Meer permanente gebouwen volgden in de loop der tijd. De landmeter en kaartenmaker Jacob de Bucquoij bracht de vorderingen in kaart (bladen 362-365).

Al snel eiste de beruchte 'oostkustkoorts' ofwel malaria de eerste slachtoffers; in enkele weken bezweken er meerdere per dag. Het lukte Swertner desondanks in juni 1721 een eerste zending handelswaar naar de Kaap te verschepen, bestaande uit 99 olifantstanden, twaalf zeekoetanden en wat rijst en bijenwas. Later konden ook staafjes koper worden verkregen, die in de Republiek een goede prijs opbrachten. Zijn rapportage was echter niet hoopgevend. De goederen waren over afstanden tot 300 kilometer uit het binnenland aangevoerd, zodat de Compagnie geen greep had op de primaire bron. De van de Kaap meegegeven ruilgoederen bleken van inferieure kwaliteit en werden nauwelijks geaccepteerd. Ook de locatie van het fortje was bij nader inzien slecht gekozen, omdat de teelt van voedselgewassen in de directe omgeving door watergebrek niet mogelijk bleek. De plantjes die wel opkwamen werden door mieren opgegeten. Swertner zag niettemin een toekomst voor de post en stelde het Kaapse bestuur voor een exploratietocht naar het binnenland te ondernemen om de herkomstgebieden

48 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, deel III.

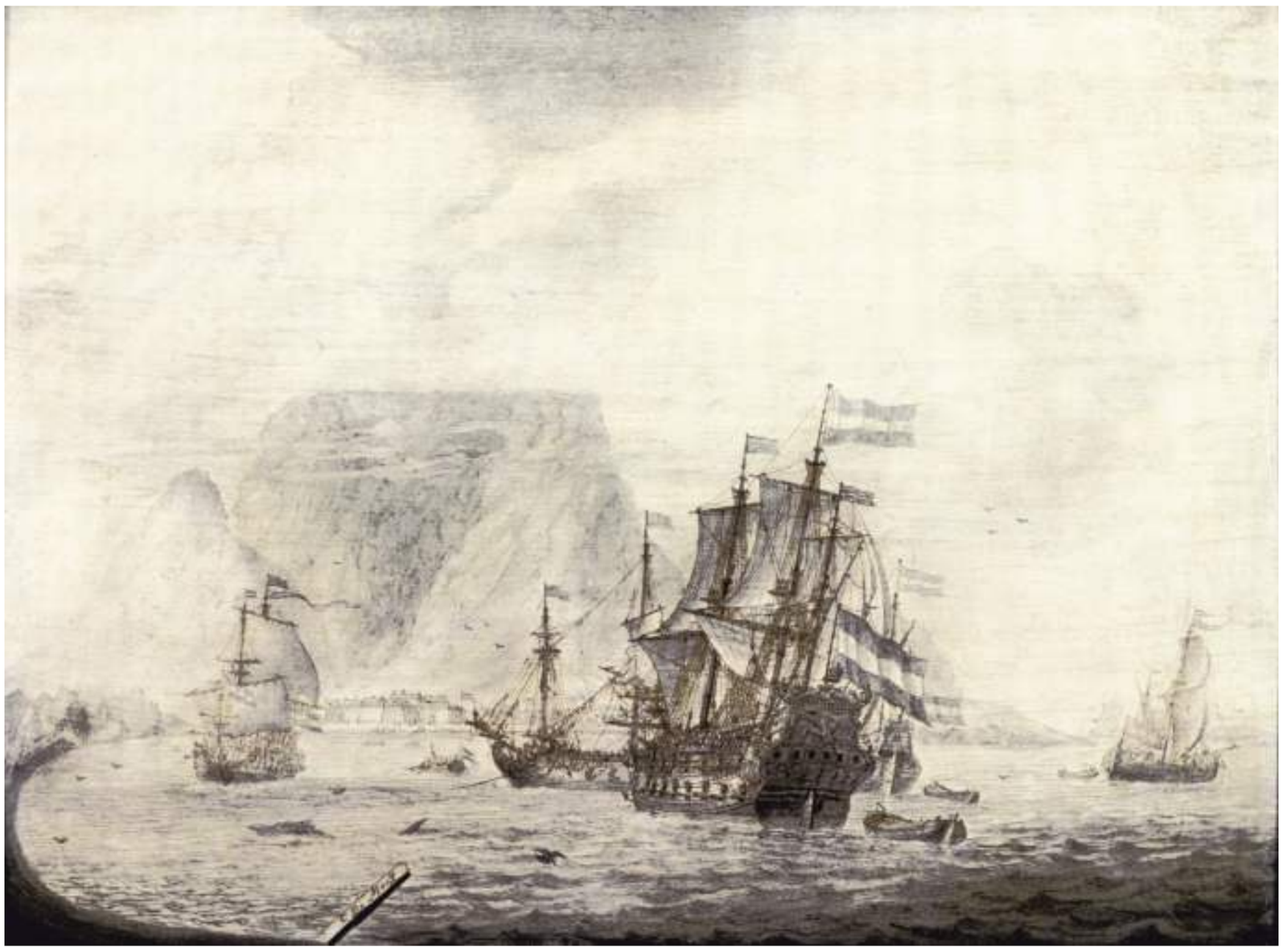
49 Over de stranding van de *Stavenisse* en de verschillende reddingspogingen, zie Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, deel III; Paesie, *Het VOC-fluitschip Stavenisse*.

50 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, deel III, pag. 97-123.

51 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, deel III, pag. 164-172.

52 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, deel III, pag. 149.

53 Sleigh, *Die Buiteposte*, pag. 679-716; zie ook Coetzee, *Die Kompagnie se besetting van Delagoabaai*; Paesie, *Het VOC-fluitschip Stavenisse*, pag. 151-212.



Cornelis Pieter de Mooij, die voor zover bekend nooit aan de Kaap is geweest, maakte dit fijngetekende gezicht op de Tafelbaai en de vestiging aan de Kaap naar een onbekend voorbeeld, mogelijk een gravure uit een van de reisverhalen en beschrijvingen van de Kaap die in de tweede helft van de zeventiende eeuw verschenen. Op grond van de aanwezigheid van het eerste fort en het afgebeelde scheepstype zou dit origineel niet later dan ca. 1680 gedateerd moeten worden. Collectie: Amsterdams Historisch Museum, SA 32413; schilderij met pen en penseel in inkt op paneel, 37 x 49,5 cm, 1655-1680.

Cornelis Pieter de Mooij, who as far as is known never spent time at the Cape, made this finely drawn view of Table Bay and the settlement at the Cape from an unknown model, possibly an engraving from one of the travel tales and descriptions of the Cape that appeared in the second half of the seventeenth century. Given the presence of the first fort and the type of ship depicted, this original would have to be dated not later than about 1680. From the collection of the *Amsterdams Historisch Museum*, SA 32413; painting with pen and brush in ink on panel, 37 x 49.5 cm, 1655-1680.

te vinden van het ivoor en koper dat naar de kust werd gebracht. Zijn secunde Frederik Lappenberg, die in september 1721 was gearriveerd met als speciale opdracht een rapport over de situatie voor gouverneur De Chavonnes op te stellen, was daarentegen volstrekt negatief over de mogelijkheden aan de Delagoabaai. Zowel van de Kaap als uit Batavia werd vervolgens aan de bewindhebbers geadviseerd de vestiging te sluiten, maar de Heren Zeventien wilden daar niet van horen en gingen zelfs zover De Chavonnes zwaar te berispen voor zijn vermeende tegenwerking.

Swertner en Lappenberg overleden beiden binnen een jaar, waarna de sergeant Jean Michel tijdelijk de leiding overnam, bijgestaan door een waarnemend secunde, de voormalige soldaat Jan van Capelle. Deze zou enkele jaren later tweemaal een termijn als opperhoofd van de post uitdienen. Intussen kwamen berichten binnen over de toenemende dreiging van zeerovers, die vooral in het zeegebied zuidelijk van Ceylon en voor de Malabarkust actief waren geworden. Het gerucht ging dat deze piraten, meest Engelsen en andere Europeanen die na hun geleidelijke verdrijving uit de Caribische wateren een nieuw werkterrein hadden gevonden in de Indische Oceaan, een uitvalsbasis op Mauritius of de Comoren wilden vestigen. In april 1722 voeren vier van hun schepen de Delagoabaai binnen om daar reparaties uit te voeren, waarbij de nieuwe Nederlandse loge niet onopgemerkt bleef. Met hun overmacht aan geschut en manschappen kostte het de zeerovers vervolgens niet veel moeite de kleine bezetting tot overgave te dwingen en gevangen te zetten, waarna het fort grondig werd leeggeplunderd en de palissade neergehaald om als brandhout te dienen. Bij hun vertrek twee maanden later liepen achttien compagniesdienaren over naar de piraten; de overige Nederlanders werden vrijgelaten. Verder werd de kaartenmaker Jacob de Bucquoij gedwongen mee te gaan als gids en navigator. Deze kwam na lange omzwervingen weer behouden thuis, waarna hij zijn belevenissen vastlegde en in 1744 uitgaf onder de titel *Aanmerkelijke Ontmoetingen in de zestien jaarige Reize naar de Indien*, nog steeds een belangrijke bron van informatie uit de eerste hand.

Na deze overrompeling kwam het tot een confrontatie tussen het opperhoofd Michel met zijn aanhang en Van Capelle, die na de aanval met een aantal mannen was ontsnapt en zich tot de aftocht van de zeerovers verborgen had gehouden. Van Capelle werd uiteindelijk gevankelijk naar de Kaap gevoerd, waar hij zich echter snel wist vrij te pleiten en zijn *Memorijtje* (beleidsplan) voor de Delagoabaai gunstig werd ontvangen door het bestuur. Michel repareerde intussen het fort en stuurde in augustus 1723 zijn secunde Jan Christoffel Stefler op onderzoek uit naar de zogenoemde Koperberg (Lebombobergen), ten zuidwesten van de Delagoabaai in het huidige Swaziland of Noord-Zoeloeland, waar goud en koper te vinden zouden zijn. De onfortuinlijke Stefler werd onderweg met zijn mannen overvallen en overleefde de tocht niet. Dit fiasco werd Michel door De Chavonnes en de Raad nadien zwaar aangerekend, evenals de eerdere overgave aan de zeerovers, waarop hij in 1724 om zijn ontslag verzocht.

Omdat het nieuw benoemde opperhoofd, de oud-schipper Jan de Koninck, nog onderweg was uit de Republiek, kreeg Jan van Capelle de functie van waarnemend hoofd, waarna hij secunde bij De Koninck zou worden. Van Capelle begon in augustus 1724 vol energie aan zijn taak maar moest al snel tegenslagen incasseren. Zijn voorstellen voor verbetering van het fort werden niet goedgekeurd en een nieuwe expeditie naar de Lebombobergen mislukte volledig doordat de groep door inheemsen overvallen werd, waarbij de tien draagossen gedood werden en alle reisvoorraden en persoonlijke bezittingen geroofd.

In het gevolg van Jan de Koninck, die ten slotte in mei 1726 in het fort aankwam, bevond zich de ingenieur Samuel Augier, die de supervisie kreeg over de versterking van het fort. Zijn veel te ambitieuze plannen zijn bewaard gebleven maar nooit uitgevoerd (bladen 366-367). In de korte periode dat De Koninck het bewind voerde, werd veel werk verricht. Aan het fort vonden bescheiden verbeteringen plaats, de baai en de uitmondende rivieren werden goed onderzocht en in kaart gebracht, en ook lukte het hem grote stukken strategisch gelegen land voor de Compagnie aan te kopen, voor wat dat waard was. Bij elke riviermonding in de baai liet hij een houten VOC-baken plaatsen, maar zijn verzoek aan het Kaapse bestuur om stenen exemplaren werd niet ingewilligd (blad 360). Na zeven maanden overleed De Koninck echter, waardoor Jan van Capelle opnieuw de leiding kreeg. In diens brief met het bericht van De Koninck overlijden wordt voor het eerst ambtelijk de naam *'t fortres de Lijdsaamheijd* gebruikt, welke naam officieel goedgekeurd werd door de nieuwe gouverneur van de Kaap, Pieter Gijsbert Noodt (1727-1729).

Vanwege de intussen op gang gekomen slavenhandel behield de post nadien nog enige tijd bestaansrecht; in de periode 1725-1729 werden hier in totaal 227 slaven ingekocht en naar de Kaap verscheept. Toen evenwel door binnenlandse onrust in het laatste jaar de toevoer van slaven werd afgesneden, was de Delagoabaai van geen nut meer en werd de vestiging eind 1730 definitief opgeheven. Na de aansluitende ontruiming en volledige afbraak van het fort Lijdsaamheijd zijn in 1731 en 1732 nog twee vruchteloze handelsexpedities langs de oostkust uitgezonden, waarna in 1735 werd besloten deze regio niet meer aan te doen. De voor de ruilhandel bestemde en niet gebruikte 15.000 pond glaskralen en bijna 2000 pond koperen kralen hebben nog twintig jaar in een Kaaps pakhuis gelegen, totdat de voorraad in 1751 naar Batavia werd verscheept.

Mauritius en Madagascar[54]

Het in 1507 door de Portugezen ontdekte eilandje *Ilha do Cerne*, Zwaaneiland, genoemd naar de vaag op zwanen lijkende dodo's dan wel naar een van de Portugese schepen, werd in 1598 voor het eerst door Nederlandse zeevaarders bezocht. Wybrant van Warwijck, vice-admiraal onder Jacob Cornelisz van Neck tijdens de 'Tweede Schipvaert', deed het eiland aan op de uitreis en hernoemde het naar stadhouder Maurits van Nassau. Afbeeldingen en reisbeschrijvingen uit die vroege periode schetsen een beeld als leefden de schepelingen er in een land van melk en honing. Op het onbewoonde eiland waren vogels en andere eetbare dieren zo mak dat ze met de hand konden worden gevangen en doodgeslagen. Dat hierbij en passant een uniek dierenleven werd uitgeroeid, met als meest sprekende voorbeeld de verdwijning van de walgvogel of dodo (naar het Portugese *doido* of dom, dwaas) aan het eind van de zeventiende eeuw, kunnen wij alleen achteraf betreuren. Door de Portugezen waren er al ruim voor de komst van de Nederlanders varkens en geiten uitgezet en onbedoeld waren ook scheepsratten van boord geglipt, die zich snel vermeerderden en een bedreiging gingen vormen voor de inheemse fauna. De dodo werd mogelijk versneld uitgeroeid door de verwilderde varkens, die zich met de eieren voedden.[55]

Totdat de Brouwer-route na 1616 algemeen verplicht was gesteld voor de Nederlandse oostindiëvaarders, werd Mauritius geregeld aangedaan door schepen van zowel de uitgaande als de retourvloten. Daarna verminderde hun aantal aanzienlijk; ook retourschepen bezochten het eiland minder vaak.[56] Niettemin bleef het eiland tot de vestiging aan de Kaap in 1652 van enige betekenis als verversingsplaats, terwijl hier bovendien volop ebbenhout beschikbaar was, een zeer gewilde en kostbare houtsoort voor de Europese meubelindustrie. Strandvondsten van *ambergris* (*amber gris*, grijze amber), een uit het spijsverteringskanaal van de potvis afkomstige afscheiding die in reukstoffen werd verwerkt, wekten eveneens hoge verwachtingen. Grijze amber was buitengewoon kostbaar; een op Mauritius aangespoeld stuk van 3,81 pond bijvoorbeeld bracht in 1670 in de Republiek niet minder dan 3434 gulden op. Verder zag het compagniesbestuur het eiland vanzelfsprekend niet graag overgaan in handen van de Engelse of de Franse compagnie. Mede uit deze strategische overwegingen besloten de bewindhebbers in 1636 alsnog tot een permanente vestiging op Mauritius, overigens tegen het oordeel van de toenmalige gouverneur-generaal Antonio van Diemen in, die de onderneming beschouwde als weggegooid geld en deze door zijn passieve houding steeds heeft tegengewerkt.

Aldus arriveerde in mei 1638 de onderkoopman Cornelis Sijmensz de Gooijer (ook: Gooyer) met 24 man, voorzien van pluimvee en schapen, om een post te bouwen bij de Zuidoosterbaai (Grand Port Bay, Vieux Grand Port) of Warwijcks Haven (blad 406). Een houten loods gedekt met palmblad werd omgeven door een palissade met vier hoekpunten en het geheel kreeg de naam *Fort Frederik Hendrik*, genoemd naar de stadhouder. Elders op het eiland gingen de Fransen en Engelsen nadien echter ongestoord door met het kappen en verschepen van ebbenhout. De Gooijer werd dan ook snel vervangen door Adriaen van der Stel, die van 1639 tot 1645 aan het hoofd van de post bleef. Deze herbouwde het intussen door zware regenval beschadigde fortje van De Gooijer, liet op grote schaal ebbenhout kappen en begon met de aanplant van suikerriet op Mauritius. Het sap werd behalve voor de suikerproductie ook gebruikt om arak (arrack) te maken, die later diende als goedkoop alternatief aan de Kaap voor de geïmporteerde brandewijn. Aankoop van slaven op Madagascar moest het chronische gebrek aan mankracht op de plantages oplossen, waartoe met de 'Coninck van Antongil' in 1642 een eerste contract voor toekomstige slavenleveranties afgesloten werd.

Ter plaatse bleven bij die gelegenheid een paar man achter om de zaken verder te behartigen, in feite de eerste Nederlandse vestiging op Madagascar, die tot eind 1646 werd gehandhaafd. Het belang van deze provisorische post bleek in 1644 toen de aanwezigheid van de Nederlanders de beoogde aanspraken van de Fransen op heel Madagascar blokkeerde doordat de Compagnie hier toen oudere rechten kon laten gelden. Wel hadden de Fransen op Madagascar na 1641 gedurende enkele decennia twee versterkte posten aan de zuidoostkust (*Fort de France*, *Fort Dauphiné*), vanwaar het compagniesbestuur op Mauritius later ook slaven betrok, terwijl de Engelse compagnie in 1645 en 1649 zonder succes vestigingspogingen ondernam aan de St. Augustijnbaai en op het eilandje Nosy Be voor de noordwestkust.

In 1642 ontving commandeur Van der Stel in het nieuwe fort op Mauritius de eerste expeditie van Abel Tasman (zie Deel III: *Indische Archipel en Oceanië*), die op 8 oktober van dat jaar met de schepen *Heemskerck* en *Zeehaen* vanhier vertrok voor zijn befaamd geworden verkenningsreis naar het vermeende Zuidland (Australië) en daarbij onder meer Tasmanië, Nieuw-Zeeland en de Tonga- en Fidji-eilanden zou ontdekken (blad 405).

Ondanks de vele inspanningen bleef de vestiging op Mauritius in de volgende jaren onder Van der Stel en zijn opvolgers Reinier Por (1648-1653), Joost van de Woutbeek (1653-1654), Maximiliaan de Jongh (1654-1656) en Abraham Evertsz (1656-1658) weinig succesvol. Slaven ontsnapten en ontevreden compagniesemployés liepen weg uit de dienst om zich elders op het eiland te vestigen, waar ze buiten bereik van het gezag een toenemende bedreiging vormden voor de post. Oogsten mislukten door stormen of vraat door ratten en sprinkhanen, zodat herhaaldelijk voedsel moest worden ingevoerd. De hoeveelheid ebbenhout in de directe omgeving van de nederzetting slonk snel en er moest steeds dieper landinwaarts worden gekapt, met alle transportproblemen van dien. De zaagmolen die Van der Stel bij Fort Frederik Hendrik had laten bouwen werd later onbruikbaar omdat de gebroken zaagbladen niet werden vervangen, ondanks herhaaldelijke verzoeken daartoe aan het Kaapse bestuur, zodat het keiharde ebbenhout nadien met mankracht moest worden verzaagd.

De landbouwproductie bleef steeds ver achter bij de verwachtingen, althans wat de officiële afdrachten betreft. De vrijburgers hier waren deels bannelingen van de Kaap, 'dronckene boeren en krakelige wijven' die analoog aan het Kaapse systeem op uitgegeven percelen land voor de voedselvoorziening dienden te zorgen. Een aantal boeren had bouwland op de 'Vlakte van Noortwijk' (Flacq) ten noorden van Fort Frederik Hendrik, niet al te ver van de Noordwesterhaven of Engelse Haven (Port Louis Bay) (blad 408), en voor hen was het doorgaans veel aantrekkelijker hun waren te verkopen aan de Engelse schepen die geregeld deze beschutte ankerplaats aandeden en meestal een betere prijs betaalden dan de Compagnie.

In 1656 werd Mauritius ondergeschikt aan de Kaap en degradeerde het tot een buitenpost. Twee jaar later werd de vestiging zelfs opgeheven, maar al in 1662 bracht de stranding van het compagniesschip *Arnhem* op een rif ten noordoosten van Mauritius de Heren Zeventien ertoe dit besluit te herzien. De *Arnhem* maakte deel uit van een retourvloot van zeven schepen, die in het zuidwestelijke deel van de Indische Oceaan op 11 en 12 februari van dat jaar verzeild raakte in een zware storm. Met nog twee andere schepen verging toen eveneens met man en muis het admiraalsschip *Wapen van Holland*, met aan boord de commandeur van de vloot en bedwinger van de Molukken, Arnold de Vlaming van Outshoorn (zie Deel III: *Indische Archipel en Oceanië*). Van de 86 overlevenden van de *Arnhem* die in de bijboot Mauritius wisten te bereiken, gingen er dertien verder naar Madagascar; de overigen werden later in 1662 door verschillende schepen opgepikt. Door deze dramatische gebeurtenissen leek het inrichten van een verversingspost op Mauritius toch weer van belang, mede in verband met de groeiende concurrentie van Fransen en Engelsen in de regio.

Als nieuw opperhoofd van Mauritius werd aldus in 1664 Jacob van Nieuland (ook: Nieuwland, Nieuwlandt, Nieuwlant) naar het eiland gezonden. Deze overleed echter een jaar later al aan een hartaanval, wellicht als gevolg van de grote problemen die hij in zijn korte ambtsperiode had ondervonden: onder de bezetting van Fort Frederik Hendrik brak spoedig muiterij uit en een aantal manschappen was zelfs gedrost. Zijn opvolger Georg Friedrich Wreede (1665-1673) en latere opperhoofden slaagden er evenmin in op Mauritius een adequaat functionerende verversingspost op te bouwen. Onder de diverse oorzaken kunnen de misoogsten door herhaalde natuurrampen worden genoemd, moord en brandstichting door gedroste slaven, en vooral de ongunstige ligging van het eiland buiten de normale vaarroutes van de compagniesschepen; dit laatste maakte dat steeds weer extra schepen voor de bevoorrading en het afhalen van producten moesten worden ingezet. De besturen aan de Kaap en in Batavia boden weinig steun en zorgden bijvoorbeeld niet voor een rendabele afzet van de producten van de vrije boeren. Zelfs een goedwillend en getalenteerd opperhoofd als Isaac Lamotius (1677-1692) gleed hier uiteindelijk door alle problemen – bij de grote brand in het fort in 1679 kwamen zijn hoogzwangere vrouw en zijn dochtertje om het leven – af naar onredelijk gedrag, alcoholisme en moreel verval.

Ten slotte viel in 1706 de beslissing de post op Mauritius vanwege de aanhoudende financiële verliezen definitief te sluiten. Dit gebeurde mede naar aanleiding van de heersende hongersnood in dat jaar op het eiland, als gevolg van een langdurige droogte die had geleid tot massale sterfte van vee en wild, aanhoudende misoogsten en zelfs tot achteruitgang van de visstand in de kustwateren van Mauritius. Een bevolkingstelling in 1706 als voorbereiding voor de algehele ontruiming van het eiland noemt 48 man compagniespersoneel, 56 vrijburgers met 69 kinderen, en 71 slaven.[57] Overigens zou het nog tot 1710 duren voor Mauritius daadwerkelijk was ontruimd. In 1715 namen de Fransen het in bezit; onder hun bewind was het eiland tot het verlies ervan aan de Britten in 1810 bekend als Ile de France, waarna opnieuw de oude Nederlandse naam werd ingevoerd.

54 Sleigh, *Die Buiteposte*, pag. 639-679; Moree, *A Concise History of Dutch Mauritius*.

55 Sleigh, *Die Buiteposte*, pag. 639-640.

56 Zie voor een opgave van de aantallen schepen die Mauritius aandeden in Moree, *A Concise History of Dutch Mauritius*, Appendix 1 op pag. 98-99, Appendix 3 op pag. 101.

57 Moree, *A Concise History of Dutch Mauritius*, pag. 92.

Na de stichting van de laatste twee drostdijen in de Kaapkolonie, Tulbagh en Uitenhage, in 1804, werd voor elk van de nu in totaal vijf drostdijen en voor de Gemeente en Raad van Kaapstad een wapenschild ontworpen. Deze hier afgebeelde 'Wapens voor het gouvernement van diverse grootte, de stad en differente drostdijen' werden in 1805 naar patria verzonden, met het verzoek ze 'volgens de bijgaande teekeningen' te laten uitsnijden. Commissaris-generaal Jacob Abraham Uitenhage de Mist had op 12 juni 1804 al een officieel wapenschild aan het bestuur van Kaapstad toegekend, maar dat zal nog in de vorm van een ontwerp zijn geweest. Het wapen van Kaapstad was gebaseerd op dat van Jan van Riebeeck, Uitenhage kreeg het wapen van de naamgever Jacob Abraham Uitenhage de Mist. De tegenwoordige stadswapens zijn gebaseerd op deze oorspronkelijke ontwerpen. Collectie: Nationaal Archief, 2.01.27.02 inv.nr. 311 fols. 532, 533 en 534; pentekeningen op papier, gekleurd, 21 x 32 cm (uitsneden).

Following the establishment of the last two Drostdys in the Cape Colony, Tulbagh and Uitenhage, in 1804, a coat-of-arms was designed for each of the Drostdys, now five in all, and for the Municipality and Council of Cape Town. The 'Arms for the Government of various size, the town and the different Drostdys' shown here were sent to the home country in 1805, with the request to have them carved 'according to the accompanying drawings'. On 12 June 1804 Commissioner-General Jacob Abraham Uitenhage de Mist had already accorded an official coat-of-arms to the Government of Cape Town, but that would still have been in the form of a draft. The arms of Cape Town were based on those of Jan van Riebeeck, and Uitenhage received the arms of the man who gave it its name, Jacob Abraham Uitenhage de Mist. The present urban coats-of-arms are based on these original designs. From the collection of the National Archives, 2.01.27.02 record nr. 311 fols. 532, 533 and 534; pen drawings on paper, coloured, 21 x 32 cm (sections).

blad 17:
Deze gravure uit het eerste deel van *Begin ende Voortgang van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie* (1644), waarin een beschrijving voorkomt van de Eerste Schipvaart onder Cornelis de Houtman (1595-1597), geeft een overzicht in kaartbeeld van de verschillende plaatsen aan de kust van Madagascar (hoofdkaart, *Insula de S. Lauretij*) waar de vloot in de periode september 1595 - januari 1596 poogde te verversen. De vele zieke schepelingen die in september en oktober aan de zuidwestkust hun einde vonden, werden ter aarde besteld op het eilandje in de Ampalazabaai dat linksonder is afgebeeld; het inzetkaartje draagt om die reden de titel *T'hollansche Kerckhof*. Later dat jaar werd tevergeefs verversing gezocht in de *Porto de S. Augostino* (St. Augustijnbaai, inzetkaartje rechtsonder), waarna begin januari 1596 min of meer bij toeval alsnog *D Baija Dantongil* (Antongilbaai, inzetkaartje rechtsboven) werd bereikt, met het ervoor liggende *Insula de S. Maria* (inzetkaartje linksboven). De plaatselijke vorst kon de schepen hier tegen een billijke prijs ruimschoots van voedsel voorzien, waarna de vloot de tocht naar Oost-Indië kon voortzetten. De letters hebben de volgende betekenis (oorspronkelijke spelling): A. Daerse eerst gheset laghen. B. 'T Eylandt 't Hollants Kerck-hoff genaemt. C. Den Inwijck van 't soete water. D. De Soete Rivier. E. De Schans. F. De Noorder hoeck. G. De Suyt Eylandekens. H. 'T Eylandt St. Maria. I. Inham in 't Eylandt. K. Dorp op 't Eylandt. L. Rivier in 't Eylandt, St. Laurentio. M. Arm van voorsz. Rivier. N. De scheydinghe van 't Eylandt St. Maria. O. Klippe aen 't westzijde van 't selve Eyland. P. Eylandt in de groote Baeye, daer sy haer water haelden. Q. De Rivier. R. Dorp St. Anglo. S. Dorp Spakenburgh. T. Noordlijcxste Dorp. V. Dorp daerse eerst geset laghen. X. Dorp daerse mede gehandelt hebben. Y. 'T Seste Dorp. Z. Daer sy versocht wierden in 't uyt-loopen aen te komen.

De verdediging van de Kaap

De geïsoleerde ligging van de 'Caabse Vleck', zonder achterland waarop in geval van nood kon worden teruggevallen (niet voor niets werd gesproken van 'dese Africaensche uijthoeck'), maakte in de loop der tijd steeds weer kostbare investeringen in verdedigingswerken noodzakelijk. Al tijdens de bouw van het eerste fortje onder Van Riebeeck in 1652 werd bij het bekend worden van de oorlog met Engeland (Eerste Engelse Oorlog, 1652-1654) met man en macht doorgewerkt om het stukje Kaaps grondgebied te kunnen verdedigen. Een decennium later bracht de groeiende bezorgdheid over 'een machtigen Europiaensen vijant', nog versterkt door de inname van Nieuw Nederland door de Engelsen in 1664, de bewindhebbers ertoe te besluiten tot de bouw van een nieuwe 'Roijale Steenefortresse' aan de Kaap.[58]

Het Kasteel

De in 1663 begonnen werkzaamheden aan het vergrote hoornwerk voor het bestaande fort waren op dat moment bijna voltooid en commandeur Zacharias Wagenaer (1662-1666) was niet zonder reden van mening dat nieuwbouw een enorme kapitaalvernietiging zou betekenen: 'Jammer zijnde dat daer aen soo veel moeijten, arbeijt en costen te vergeefs gedaaen is, bedragende jegenwoordigh al ruijm 18000 guldens'. Het Kaapse bestuur dacht in eerste instantie dan ook aan een zwaardere omwalling van het bestaande fort, maar na uitgebreid overleg en inspecties ter plaatse in samenspraak met Isbrand Goske (ook Gosken, Godsken), commandeur van de uitgaande vloot van 1665 en later gouverneur van de Kaap (1672-1676), werd ten slotte eenstemmig gekozen voor een nieuwe locatie iets verder naar het oosten. De doorslag gaf de overweging dat vijandelijk vuur vanaf de hogere hellingen van de Leeuwenberg daar geen schade zou kunnen aanrichten, maar dit bleek later een misrekening. Ter dekking van deze kwetsbare westflank van de stad begon daarom in 1715 de aanleg van een afzonderlijke kustbatterij. Bij de voltooiing in 1726 kreeg dit 'waterkasteel' de naam *Mauritius*, maar in de volksmond werd het naar de bouwer, de toen net overleden gouverneur De Chavonnes, algemeen aangeduid als *Batterij Chavonnes*; in 1744 werd deze benaming alsnog officieel (bladen 126-129).

Eind 1665 werd aldus naar een ontwerp van de militair ingenieur Pierius Cool, conform het 'overgesonden affbeeltzel', het nieuwe fort door landmeter Hendricq Lacus en de met Goske meegekomen 'adsistent en ingenieur' Pieter Dombaer 'affgemeten ende gekielspit'. Nadat vervolgens 'op de uijtterste houcken van ijder punt hooge bakens met witte vaendels daer aan opgerecht' waren, legde commandeur Wagenaer op 2 januari 1666 de eerste steen. Goske en Dombaer waren toen al doorgereisd naar Batavia; als eerste opzichter van de bouwwerkzaamheden was intussen de vaandrig Johannes Coon aangesteld. De verdere voortgang van het project werd echter een zaak van lange adem, doordat het werk na beëindiging van de Tweede Engelse Oorlog al in 1667 werd stilgelegd. Pas in 1672 werd het vanwege de hernieuwde dreiging van een Engelse of Franse aanval op de Kaap hervat, maar het oude fort bleef nog tot 1674 in gebruik. In dat jaar was het nieuwe Kasteel eindelijk zo ver klaar dat het garnizoen en het Kaapse bestuur er hun intrek konden nemen. Daarna volgde stapsgewijs de afbraak van de oude versterking, al bleven de uit steen opgetrokken woningen en een gedeelte van het hoornwerk tot na 1690 bestaan. Het Kasteel was ten slotte in 1679 in eerste aanleg voltooid; met enkele latere wijzigingen is het tot op heden bewaard gebleven (bladen 79-80).

In 1718 zonden Heren Zeventien de ingenieur Pieter Gijsbert Noodt uit naar de Oost in de functie van 'directeur der approches en fortificatien van India', met de opdracht op de heenreis ook de vestingwerken aan de Kaap te inspecteren en zo nodig aanbevelingen te doen voor verbeteringen. De rapportage aan zijn superieuren over de Kaap, gedateerd 15 maart 1719, hield Noodt angstvallig geheim voor gouverneur De Chavonnes, die na Noodts vertrek naar Batavia dan ook zijn beklag deed dat 'dien heer weggaande, nog plaan profil nog de minste instructie' had achtergelaten 'waar naa ik mij soude kunnen Reguleren'. In zijn eigen rapportage meldde de gouverneur dat het Kasteel in 'slechte staat van defensie' was, mede door fouten in de aanleg van de aarden wallen achter de buitenmuur. Zijn voorstellen tot verbetering liet De Chavonnes in kaartvorm uitwerken door de ingenieur Evert Walraven Cochius (blad 94). Voor de uitvoering was onder meer behoefte aan een platboomd vaartuig om zoden bij de Zoute Rivier te laten halen en aan 'een goet getal van slaven om de aerde op te kruijen'. Zijn plannen zouden veel goedkoper uitvallen dan die van de 'heer directeur' en ten slotte verzocht hij 'dat hier een bequaam Ingenieur wordt gesonde, om het werck naar behooren te dirigeeren'. De met Noodt meegekomen ingenieurs waren hiertoe niet in staat, zoals deze overigens zelf ook al had opgemerkt.[59] De Heren Zeventien besloten evenwel de voorstellen van Noodt ter nadere bestudering naar de Kaap terug te zenden, waarna dit plan daar pas in 1723 door de ingenieurs Kaje Jesse Slotsboo en de genoemde Cochius van commentaar kon worden voorzien.[60] Een extra ingenieur werd intussen niet uitgezonden en alles bleef voorlopig bij het oude.

De Zeelinie

Noodt had de zwakke plekken in de defensie van de Kaap uitstekend geanalyseerd. Zoals voor hem ook al was geconstateerd, was de kustverdediging volstrekt onvoldoende en in 1714 was daarom een eerste opzet voor verbetering gemaakt, die voorzag in de aanleg van extra batterijen ten westen en oosten van het Kasteel en van retranchementen ter bescherming van de stad en de mogelijke landingsplaats bij de monding van de Zoute Rivier (blad 90). Van dit project werd toen slechts een onderdeel uitgevoerd, de al genoemde grote Batterij Chavonnes ten westen van het Kasteel. Noodt ging uit van hetzelfde concept voor een verdedigingslinie (bladen 92-93), maar ook hiervan werd nadien nauwelijks iets concreet uitgewerkt. Hij keerde in 1727 terug aan de Kaap om er de gouverneurspost te bekleden; in de twee jaar van zijn ambtsperiode werd echter evenmin een begin met de uitvoering gemaakt. Het zou daarna nog bijna vijftien jaar duren, tot 1741, voordat het linieplan weer werd opgepakt, opnieuw onder druk van oorlogsdreiging in Europa.

Kapitein en hoofd van de militie van het Kasteel Rudolph Siegfried Alleman deed in dat jaar als eerste een hernieuwd voorstel voor de aanleg van een Zeelinie langs de kust, maar in afwachting van de aangekondigde komst van een ingenieur uit Nederland werd geen actie genomen. Mogelijk was de bedoelde ingenieur Pierre Bellidoor (ook: Belidor), die in het gevolg van de nieuw benoemde gouverneur-generaal Gustaaf Willem baron van Imhoff op weg was naar Oost-Indië. In diens opdracht vervaardigde hij in 1743 aan de Kaap de tekeningen voor 'een retranchement aan de Zeekant met een contra scarpe aan en rondom het Casteel loopende, tot UEd: narigt geteijkent is, met een kleen ravelijn aand agterkant van dit Casteel en een Couvre face voor het bastion CatsenElleboge'. De hier genoemde tekening is niet bewaard gebleven, wel een kaart van omstreeks 1745 die de voortgang van de bouwwerkzaamheden toont (blad 96).[61] Bellidoor reisde met Van Imhoff verder naar Batavia en de vervaardiger van de kaart was waarschijnlijk de militair ingenieur Jurgen Lievenberg, onder wiens leiding de aanleg van het als *Linie* of *Zeelinie* aangeduide retranchement geschiedde. De *couvre-face* voor de punt *Catzenellenbogen*, die de naam (*Van*) *Imhoff* zou krijgen, diende zowel ter dekking van de oostelijk ervan geprojecteerde Linie als voor het bestrijken van het zuidelijke deel van de Tafelbaai. Dit was ook het kostbaarste deel van het project, omdat hiervoor een zware stenen fundering nodig was om 'het swaarste geschut van deese wallen [d.w.z. de oude van het Kasteel] te kunnen plaatsen, op dewelke het dog niet lange soud kunnen speelen, sonder de capitale gemetselde wall selfs onder de voet te helpen'. Het Kasteel mocht er dan indrukwekkend uitzien, de constructie liet veel te wensen over en er waren voortdurend reparaties nodig. De couvre-face Imhoff werd in 1745 in gebruik genomen.

Voor de eigenlijke Linie, die primair diende 'om de opontboodene Landmilitie daaragter te doen campeeren vrij van het geschut uijt de vijandelijke scheepen', werd een aarden wal voldoende geacht. In de Linie werd een drietal redoutes geprojecteerd die de namen *Elisabeth*, *Helena* en *Tulbagh* zouden ontvangen en aan het uiteinde bij de Zoute Rivier een fortje, *Fort de Knokke*, dat al in 1744 voltooid werd. Ter verdediging van de kust ten westen van het Kasteel werd tussen de batterij Chavonnes en het Kasteel een kleine batterij opgeworpen, *'s Heeren Hendriks Kinderen* genaamd, die later zou worden vervangen door de batterij *Amsterdam* (blad 124-125). De werkzaamheden aan de Zeelinie in deze oorspronkelijke opzet waren omstreeks 1752 in grote lijnen afgerond.

Bij het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) werden onder leiding van de majoor Philip Herman Gilquin in zijn functie als 'directeur der fortificatien' en met hulp van de aan de Kaap gelegerde Franse officieren met hun troepen inderhaast verbeteringen in de defensie aangebracht. Zo werd in 1782 de Linie landinwaarts verlengd naar de voet van de Duivelsberg, naar een ontwerp van de al genoemde kolonel Thomas graaf de Conway. De uitvoering van dit project gebeurde 'gedeeltelijk door de Franschen vant Regiment van Pondichery en gedeeltelyk door ons volk', vanwaar ook de naam *Franse Linie* stamt. Ten westen van het Kasteel werd in 1784 een begin gemaakt met de aanleg van de door Gilquin ontworpen *Batterij Swellengrebel* (hernoemd tot Batterij Amsterdam). In 1781 was al een batterijtje van aarde aangelegd aan de Roggebaai, dicht bij het Kasteel, en aan de voet van de Leeuwenberg werd in hetzelfde jaar door de Fransen een retranchement opgeworpen. Een compleet overzicht van de nieuwe verdedigingswerken uit deze periode biedt de legenda bij de kaart op blad 103.[62]

Gouverneur C.J. van de Graaff liet na zijn aankomst in 1785 de al aangevangen werken voltooien, ook al waren niet alle ontwerpen naar zijn zin, zoals in het geval van de batterij Amsterdam. Daarnaast werden nieuwe ontwerpen gemaakt voor verdere verbetering van de kustverdediging, in aanvulling op het algemene plan van Gilquin en de Fransen (bladen 104-106). Deze omvatten een versterking van de bestaande Linie en de aanleg van een tweede retranchement aan de oostkant dichter bij de stad, het toevoegen van omvangrijke buitenwallen met contregardes en buitenwerken om het Kasteel (door Van de Graaff de Citadel genoemd), en een uitbreiding van de versterkingen aan de westkant van de stad. De projecten werden nadien slechts zeer ten dele uitgevoerd.

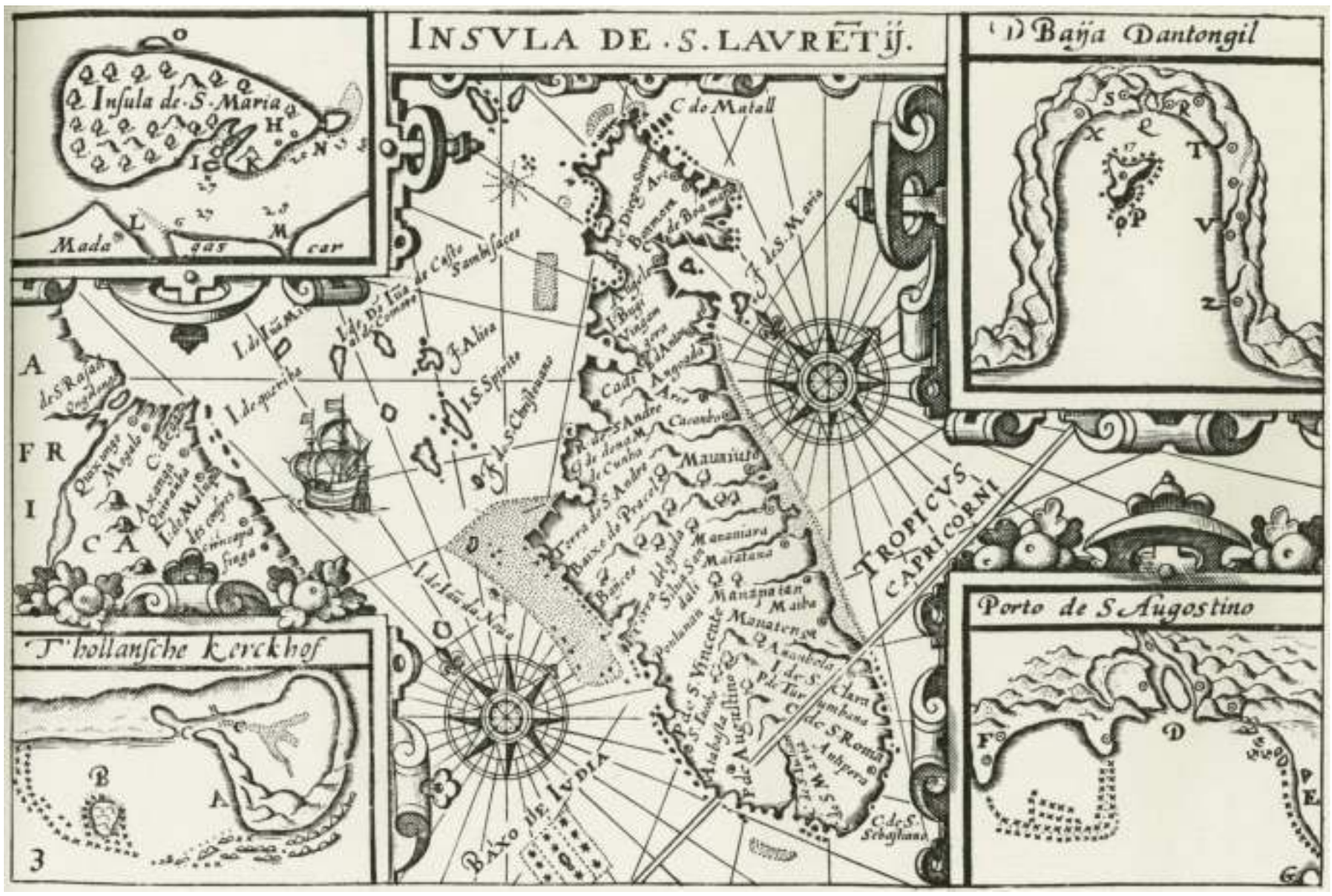
58 Böeseken, *Dagregister en briewe van Zacharias Wagenaer*, pag. 349-376; *Resolusies*, 1664-1666; zie ook Zandvliet, *Mapping for Money*, pag. 148-149; idem, *Vestingbouw in de Oost*.

59 Rapport Noodt en brief De Chavonnes in Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 4080. De betrokken ingenieurs waren Anthony Willem van Sorgen en Cornelis Hemeltecam, zie Zandvliet, *Kolonisatie en cartografie in de Oost*, pag. 120.

60 Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 11333; de tekst van het rapport werd integraal opgenomen in *Resolusies*, 9 februari 1723.

61 Western Cape Archives and Records Service, 1/1 inv.nr. C 2357, fol. 49.

62 Van deze kaart zijn meerdere versies bekend, waarvan de oudste de datum 1782 draagt en Franstalig is, en tegenwoordig onderdeel vormt van de Gordon Atlas in het Rijksmuseum Amsterdam.



This engraving from the first volume of *Begin ende Voortgang van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie* (1644), in which a description is found of the First Fleet under Cornelis de Houtman (1595-1597), provides a survey in map images of the different places on the coast of Madagascar (main map, *Insula de S. Lauretij*) where the fleet attempted to obtain fresh supplies in the period September 1595 - January 1596. The many sick sailors who met their end on the south-west coast in September and October were laid to rest on the little island in Ampalaza Bay, which is shown on the inset map in the lower left-hand corner and which is therefore indicated as *T'hollansche Kerckhof*. Later that year they sought supplies in vain in the *Porto de S. Augostino* (St. Augustin Bay, inset map in lower right), and after that at the beginning of January more or less by accident they reached *D Baija Dantongil* (Antongil Bay, inset map in upper right), with the *Insula de S. Maria* (inset map in upper left) lying off it. The local ruler here was able to supply the ships with plenty of food at a fair price, after which the fleet could continue the voyage to the East Indies. The letters have the following meaning: A. Where they first anchored. B. The island called 'the Dutch Graveyard'. C. The bay with fresh water. D. The fresh river. E. The redoubt. F. The northern point. G. The southern islets. H. The island of St. Maria. I. Inlet in the island. K. Village on the island. L. River in the island, St. Laurentio. M. Arm of the said river. N. The separation of the island(s) of St. Maria. O. Rocks on the south-west of the same island. P. Island in the large bay where they fetched their water. Q. The river. R. Village of St. Anglo. S. Village of Spakenburgh. T. The northernmost village. V. Village where they first made anchorage. X. Village where they traded. Y. The sixth village. Z. The place they were requested to call at when putting to sea.

Valsbaai

Al vroeg werd ook rekening gehouden met een mogelijke aanval vanuit de Valsbaai in het zuiden. Omstreeks 1673 kwam hier bij Muizenberg (*Muysenberg*) een post met die naam, in 1680 aangevuld met *De Kuylen* iets verder oostwaarts. Zoals Pieter Gijsbert Noodt in zijn rapport van 1719 meldde, had hij wat extra tijd genomen om de situatie van de Valsbaai te verkennen. Tot zijn schrik bemerkte hij daarbij 'zeer misleijt' te zijn geweest; tevoren was hem verzekerd dat in die baai geen goede ankergrond was, maar zijn bevindingen waren geheel 'contrarij' gebleken. Op de meegezonden kaart van de Valsbaai[63] had hij gemarkeerd waar de vijand kon landen en zich gemakkelijk 'meester soude konne maaken van de inwoonders, haar vee, wagens, paarden, granen, en andere noodwendigheden' voordat bericht hierover de Kaap zou hebben bereikt. Vanuit de baai kon over land ook het gebied rond Stellenbosch worden overvallen, 'want agt ueren eer de tijdingh gebragt is, en dan nog tenminste agt ueren eer daar eenige manschap conne zijn, om dat te beletten'. Bovendien had hij opgemerkt dat op militaire steun van de bevolking moeilijk was te rekenen omdat die deels vijandig stond tegenover het compagniesgezag. Deze situatie was bekend aan de potentiële vijanden, de Engelsen en Fransen. Zijn visie zou driekwart eeuw later volledig worden bewaarheid toen de Britten in 1795 vanuit de Valsbaai via Simonsstad en Muizenberg zonder grote moeite de Kaap konden innemen, ondanks de aanleg van enkele versterkte posten bij deze plaatsen in de tussenliggende jaren (bladen 188-191).

Binnenland en seinstelsel

De verdediging van de Kaap tegen een buitenlandse agressor concentreerde zich op het gebied tussen de Tafelbaai en de Valsbaai. Vanuit het binnenland was geen aanval te verwachten, zodat de verdediging alleen de kusten en speciaal de voor invasievloten bruikbare anker- en landingsplaatsen in de baaien betrof. Buiten de onmiddellijke omgeving van Kaapstad werden echter nergens grotere fortificaties aangelegd; de kleine buitenposten konden slechts waarschuwen bij dreigend gevaar, in afwachting van instructies en versterkingen. Hiertoe was aan het eind van de zeventiende eeuw een seinstelsel ingesteld.

De keten van buitenposten die het gebied van de Compagnie omringde, moest na verloop van tijd een zodanig groot areaal beschermen dat het doorgeven van berichten en het oproepen van manschappen vanuit dit verre binnenland niet meer effectief te voet of te paard kon worden gedaan. In 1690 werd daarom besloten een eenvoudig seinstelsel op te zetten, waartoe op een reeks buitenposten en op hooggelegen locaties kanonnen werden geplaatst. Na het afschieten van het eerste schot op het Kasteel kon het sein via de Platte Kloof (Plattekloof) van post tot post in estafette verder worden doorgegeven, waarbij elke post zijn seinkanon moest blijven afschieten totdat het kanon van de volgende post werd gehoord. Per resolutie van zondag 14 mei 1690 bepaalden commandeur en Raad 'een klein ijser canon an de Tijgerberg, een an 's Comps. schuur, een ander op de kloov na Stellenbosch en 't laatste an Drakenstein te planten, om op 't zeijn van sekere schoten bij ankomst van vijanden tot wapenkreet d'ingeseetenen en ijder t' sijner bescheide plaats te roepen'.[64]

Voor zover bekend werd het seinstelsel voor het eerst – en voorlopig ook voor het laatst – gebruikt in 1695, toen een Frans schip voor onrust zorgde. Bij het ontbreken van oorlogsdreiging lijkt er naderhand weinig onderhoud te zijn gepleegd aan de kanonnen en het systeem, totdat in 1734 een herziening en uitbreiding van het seinstelsel noodzakelijk werd geacht 'vermits den onsekeren toestand waarin zig de zaaken van Europa coomen te bevindende'. De in 1690 geïnstalleerde seinposten waren door de tussentijdse aanzienlijke uitbreiding van het compagniesgebied onvoldoende 'om een igelijk daarmeede te kunnen waarschouwen'. Een onderzoekscommissie presenteerde al na een maand een rapport over een herziening van het stelsel, die vervolgens in hoofdzaak ook zo werd uitgevoerd.[65]

Beginpunt was weer de Platte Kloof op de Tijgerberg, vanwaar in diverse richtingen lijnen werden uitgezet. Naar het oosten kon het seinschot worden gehoord en gezien op de Stellenbossche Kloof (Kanonkop bij het huidige Blue Downs) en vervolgens worden doorgegeven naar de Hottentots Holland Kloof (Kanonkop zuid van de Gantouwpas). Van dit punt ging het signaal verder oostwaarts tot op de Houwhoek (Houhoekberge) en naar de 'Swarte Berg boven het warme water', bij het tegenwoordige Caledon. Vanaf hier kon de laatste post die in die tijd in dit deel van het VOC-gebied was gevestigd, de post aan de Buffeljachtsrivier (Buffeljagsrivier), worden gewaarschuwd. In noordoostelijke richting kon vanaf de Platte Kloof de Simonsberg ten noorden van Stellenbosch worden bereikt. Een derde lijn liep richting Paarl en vandaar noordwaarts via Riebeek Kasteel (Kanonkop Porseleinberg) naar de zuidpunt van Piketberg en de Piekenierskloof (Olifantsberge). Meer oostwaarts zou een signaallijn dienen te lopen via de compagniespost Roodezand (Tulbagh), vanwaar ook over de Brede (Breë) Rivier kon worden geseind om zo de omgeving aldaar te alarmeren. Ten slotte ging een lijn naar de Saldanhabaai in het noorden, via Groenkloof (Mamre), een post op de Grote Dassenberg en vandaar naar de kloof op de Klipberg.

De kanonnen werden in bestaande compagniesposten en op *plaase* (boerderijen van vrijburgers) opgesteld. Zowel compagniesmilitairen als burgers hadden de taak het seinstelsel te bedienen. Het rapport concludeerde dat op deze wijze 'de borgers kunnen opontbooden, die sig woonagtig vinden in de Verloore en Lange Valleij, op deese en geene zeijde de Oliphantsrivier, over het Roode Sand, Brederivier, 't Hexe Rivier, Bokkeveld, tot aan de Buffeljagtstivier en 's Comps post aldaar geleegen, als meede alle die geene welke over d'Hottentots Hollands Kloof over de berg woonachtig zijn'. Binnen zes uur kon nu een oproep worden doorgegeven tot in de verste uithoeken van het compagniesgebied.

In latere jaren werd af en toe geoefend met het seinstelsel, dat in de verdere achttiende eeuw nog enige uitbreiding en aanpassing onderging. Voor zover bekend werd het vier keer gebruikt en steeds met succes. Zoals vermeld werden de milities voor het eerst opgeroepen bij de (geringe) Franse dreiging in 1695. Daarna gebeurde dit pas weer in 1781, toen Britse oorlogsschepen in de Saldanhabaai de VOC-retourvloot overmeesterden. Bij de oproep naar aanleiding van de Britse invasie in 1795 werkte het seinstelsel feilloos, maar kwam een deel van de vrijburgers niet opdagen vanwege de opstand in de oostelijke districten. Pas toen naderhand duidelijk werd dat de Republiek intussen in patriotse handen was, waren zij bereid alsnog de wapens op te nemen. De seinposten werden voor het laatst gebruikt in 1806, toen de Britten bij Blaauwberg (Blouberg) aan de Tafelbaai voor de tweede maal landden aan de Kaap.

De laatste jaren

De defensie van de Kaap raakte na het midden van de achttiende eeuw ernstig in verval; onderhoud en verbetering van de verdedigingswerken vond feitelijk alleen plaats in perioden van acute oorlogsdreiging, en dan vaak nog min of meer provisorisch. De gevolgen werden in 1781 pijnlijk duidelijk bij de aanval op de Kaap door een Britse expeditiemacht onder commodore George Johnstone, die toen alleen door tussenkomst van een Franse vloot onder admiraal Pierre André graaf de Suffren kon worden afgeslagen.[66] Wel wisten de Britten zich zoals gezegd in de Saldanhabaai meester te maken van de VOC-retourvloot (blad 229).

De Heren Zeventien en de Staten-Generaal hadden zich tevoren het gevaar van een Britse overmeestering gerealiseerd en bij wijze van noodmaatregel een contingent reguliere troepen van de toenmalige bondgenoot Frankrijk gehuurd, waarvan het genoemde Régiment de Pondichéry van 747 man onder Conway in juli 1781 als eerste arriveerde met de vloot van De Suffren. Dit aantal werd in 1782 aangevuld tot ruim 1600, waarna de Franse troepen later in 1782 en 1783 vervangen werden door twee complete huurregimenten, het Régiment de Luxembourg en het Régiment Suisse de Meuron. De aanwezigheid van deze Europese militairen en het daarmee toenemende aantal bezoekende schepen betekende voor Kaapstad een enorme economische en culturele impuls. Er werd veel geld verdiend aan de buitenlanders, dat onder meer besteed werd aan allerlei luxe-artikelen uit Parijs en aan de verfraaiing en nieuwbouw van woonhuizen in modieuze Europese stijl (bladen 156-157). De regimenten zouden echter na enkele jaren weer doorreizen; beide werden in de periode 1784-1788 naar Ceylon verlegd, waar het regiment van De Meuron in 1795 een sleutelrol zou spelen bij de verovering van de compagnieslanden op dit eiland door de Britten (zie Deel IV: *Ceylon*). Ter vervanging arriveerde in 1787 en 1788 het 2000 man sterke Württembergse Regiment, maar ook dit moest al snel verder naar Oost-Indië, waar het gestationeerd werd in Semarang op Java. De economische opleving van de Kaap kwam daarmee even snel ten einde als ze bijna tien jaar eerder was begonnen.

Als tweede maatregel werd direct na de Vierde Engelse Oorlog een ervaren militair ingenieur als gouverneur naar de Kaap gezonden, de voormalige 'colonel en directeur der fortificatien' in de Republiek, Cornelis Jacob van de Graaff. Deze had de opdracht om, zoals hij het zelf formuleerde, 'er de vereyschte verbeteringen aan den zozeer vervallen staat van datgene te doen maken, en verder de noodige batterijen dadelijk provisioneel te doen aanleggen, voorts ook om zoo spoedig doenlijk den staat van het artillerywezen op een beeteren voet te brengen voor zoover zulks geen uytstel leyden kon, met last aan denzelven gouverneur al verder, om zo spoedig doenlijk aan Zyne Doorl. Hoogheid den Prins Stadhouder en aan het Bewind opgave te doen van alle zodanige fortificatiewerken als hij zoude oordeelen tot verseekering van deese so importanten post en wat tot verbetering van het corps artillerye wierd vereyscht, en met wat voorraad van ammunitie van oorlog de magazynen tot het doen van eene vereyschte defensie behoorden te worden voorsien'. In februari 1785 aanvaardde Van de Graaff zijn ambt, waarna in de volgende jaren onder zijn supervisie en niet zelden ook met zijn persoonlijke participatie een imponerend aantal kaarten en projectplannen voor de verbetering van de Kaapse vestingwerken tot stand kwam.[67] Daarnaast richtte hij in 1785 een militaire kweekschool op, de zogenoemde *Pépinière*, die tezamen met de Marine School in Semarang (1782, zie Deel II: *Java en Madoera*) de centrale voorziening op dit terrein voor de compagniesgebieden overzee zou moeten vormen.

Het viel te voorspellen dat Van de Graaff, een kundig militair maar geen diplomatiek bestuurder, in ongenade zou vallen bij de Heren Zeventien. Voor de door hem ontworpen defensiewerken, in 1787 merendeels gepresenteerd in een *Memorie Concerneerende het Defensieweesen aan de Caap de Goede Hoop*, bleek uiteindelijk geen financiering beschikbaar. De subsidieaanvraag die de Compagnie daarvoor al in 1785 had ingediend bij de Staten-Generaal was niet gehonoreerd, waarop Van de Graaf instructie kreeg ook op alle mogelijke andere fronten te bezuinigen. Nadat het compagniesbestuur in de Republiek naar aanleiding van het eerste rapport over de situatie aan de Kaap door de bezoekende Militaire Commissie in 1789 had geconcludeerd dat de gouverneur zijn bevoegdheden te buiten was gegaan en ook geen verbetering van de financiële positie van de kolonie had weten te bereiken, werd in 1791 zelfs de strikte opdracht ontvangen om 'terstond allen militairen arbeid aan de fortificatiewerken en batteryen te staken, niet permitterende om een steen meer aan te doen leggen'.

Het 'geheele corps van Wurtemberg, met de 700 man der pepiniere of recrutten-soldaten', diende onmiddellijk met de toegezonden transportschepen naar Batavia af te reizen, terwijl de volledige 'brigade ingenieurs, op één luitenant en één extraordinaire ingenieur na', moest worden afgeschaft. Zij kregen de keus om met de Württembergers mee te gaan naar Batavia, wat in de woorden van Van de Graaff gelijkstond aan zich naar het 'koninkrijk der mollen te begeven, dat is om zig daar ter aarde te doen bestellen', of naar Europa terug te keren. Verdere bezuinigingen betroffen de instructie tot sluiting en verkoop van een aantal compagniesposten met al het trekvee en de paarden, waarna de overbodig geworden posthouders naar Batavia of Nederland moesten worden gezonden. Na lang traineren door de gouverneur kreeg een commissie de opdracht de diverse posten te inspecteren en aan te geven welke naar hun mening konden worden afgestoten. Deze werden door de landmeter Johan Willem Wernich en de militair Josephus Jones in kaart gebracht (bladen 298 boven, 301-302, 306, 337).

Intussen was Van de Graaff, een vurig Orangist, mede door zijn rigoureuze bestuursstijl in ernstig conflict gekomen met de in meerderheid patriottische burgerij aan de Kaap, en in 1791 werd hij ten slotte teruggeroepen, op verzoek van stadhouder Willem V met alle eer. Bij zijn vertrek naar de Republiek in juni van dat jaar nam hij een groot deel van het kaartenmateriaal dat aan de Kaap onder zijn leiding was vervaardigd mee, op basis waarvan hij naderhand de grote overzichtskaart van de kolonie afgebeeld op de bladen 288-290 samenstelde. Geheel tegengesteld aan zijn oorspronkelijke instructie en zijn eigen ambitieuze plannen, moest Van de Graaff aldus de defensie van de Kaap in zeer verzwakte toestand achterlaten. Het ontbrak de nieuwe batterijen, voor zover ze al werden voltooid, veelal nog aan geschut en het in de officiële rapporten genoemde minimum aantal van vijfduizend militairen die voor de bezetting nodig zouden zijn, is onder zijn bewind en ook in de jaren daarna tot de Britse periode zelfs bij benadering nooit gehaald.

Ter versterking van het militaire apparaat van de Compagnie was in 1659 de eerste afdeling van de burgermilitie opgericht, die in de loop der jaren uitgroeide tot een respectabele macht. De meningen over hun kwaliteit en betrouwbaarheid liepen uiteen. Begrijpelijkerwijs kon de bijdrage van de vrijburgers die op grotere afstand woonden bij urgente situaties nabij de hoofdvestiging slechts gering zijn. Bovendien riep hun verplichte overkomst naar de Kaap voor de periodieke oefeningen veel weerstand op, omdat huis en haard in die periode onverdedigd achtergelaten moesten worden, met alle risico's van dien: meer dan eens werden bij thuiskomst vermoorde familieleden en afgebrande boerderijen aangetroffen. Compagniesofficieren hadden over het algemeen niet veel waardering voor de burgermilities, maar aan hun inzet kan niet worden getwijfeld.

De blamage van de Slag bij Muizenberg op 7 en 8 augustus 1795, waarmee een Britse invasiemacht van 1800 man onder generaal-majoor James Henry Craig de beslissende overwinning behaalde op de compagniestroepen en de vrijburgerkorpsen, was in elk geval voornamelijk te wijten aan de militaire leiding en zeker niet aan de burgermilities. Op 11 juni van dat jaar waren in de Valsbaai voor Simonsstad zeven Britse marineschepen verschenen, onder bevel van vice-admiraal Sir George Keith Elphinstone. Nadat diens eis tot overgave van de Kaap, op grond van de volmacht aan de Britse Kroon van de gevluchte stadhouder Willem V, was afgewezen, hadden de Britten in eerste instantie 800 man aan wal gebracht, die op 14 juni zonder moeite Simonsstad bezetten. Deze plaats was zeker wel te verdedigen geweest, maar al bij de inleidende beschieting door de Britse schepen had de reguliere bezetting overhaast de aftocht geblazen, zonder zelfs maar een poging te doen de achtergelaten versterkingen en voorraden onbruikbaar te maken voor de tegenstander.

63 Deze kaart is niet bewaard gebleven.

64 *Resolusies*, 14 mei 1690; zie over het seinstelsel ook Roux, *Die verdedigingstelsel*.

65 *Resolusies*, 1 juli 1734.

66 De grote erkentelijkheid in de Republiek voor het optreden van admiraal De Suffren blijkt uit een aantal aan hem aangeboden regeringsgeschenken, penningen en dergelijke, die tegenwoordig in het Rijksmuseum in Amsterdam berusten.

67 Citaten uit Van de Graaff, *Memorie houdende aanmerkingen over de importantie van de Caap de Goede Hoop*. Zijn kaartencollectie werd voor een groot deel beschreven door Koeman, *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie*.

‘Deese vogels vanckt men op het eijlandt Mauritius in grote menichten, want sij en connen [niet] vlien ende is goet eeten ende verversing. Hebben dickmaels steenen inde maech ende als eijren, somtijts grooter ende cleijnder. Sijnde genaemt griffeeindt ofte cermes gaensen.’

De vogel in kwestie op deze tekening uit 1601 van Joris Joostensz Laerle, ziekentrooster aan boord van de *Gelderland*, is de befaamde dodo (*Raphus cucullatus*) van Mauritius, indertijd ook dodaers of dronte genoemd. Deze dieren ter grootte van een kalkoen bezaten slechts rudimentaire vleugels en hadden op het toen nog onbewoonde eiland vrijwel geen natuurlijke vijanden, waardoor ze gemakkelijk konden worden gevangen. Vanwege hun weinig smakelijke vlees (de maag werd als het beste deel van de dodo beschouwd) kregen ze bij de Nederlandse schepelingen de bijnaam van walgvogel, maar desondanks werd er door de Europese zeelieden die Mauritius aandeden verwoed op gejaagd. Daarnaast deden de spoedig op Mauritius uitgezette varkens en andere ingevoerde Europese dieren zich tegoed aan de eieren van de dodo, die slechts één broedsel per jaar had. Het resultaat hiervan was dat deze vogelsoort omstreeks 1680 was uitgestorven.

Laerles tekeningen zijn voor zover bekend de enige nog bestaande originele afbeeldingen die ter plaatse werden gemaakt. In de vroege zeventiende eeuw werden nu en dan dodo’s meegenomen voor een menagerie in Europa of Azië. Zo hield de Duitse keizer Rudolf II (1552-1612) mogelijk een levende dodo in zijn diergaarde in Praag (in ieder geval bezat hij een opgezet exemplaar), terwijl de Mughal-vorst Shah Jahangir (1569-1627) een dodo had in zijn vogeltuin in Surat. In 1626 bereikte een levende dodo Amsterdam, waarschijnlijk meegenomen aan boord van een van de compagniesschepen *Dordrecht*, *Weesp* en *Leeuwin*, die tevoren alle drie maandenlang bij Mauritius hadden gelegen. Van deze meegebrachte dodo’s zijn wel meerdere contemporaine tekeningen bewaard gebleven. Collectie: Nationaal Archief, 1.04.01 inv.nr. 135 fol. 65R; pentekening op papier, 31,5 x 21 cm, 1601.

‘These birds are caught on the island of Mauritius in great numbers, as they cannot fly and make good eating and fresh supplies. They often have stones in the stomach like eggs, sometimes bigger and sometimes smaller. They are called *griffe* ducks or *cermes* geese.’

The bird in question in this drawing from 1601 by Joris Joostensz Laerle, almoner on board the *Gelderland*, is the famous dodo (*Raphus cucullatus*), at the time also called *dodaers* or *dronte* by the Dutch. These birds, the size of a turkey, possessed only rudimentary wings, and on the then still uninhabited island had almost no natural enemies, so they could easily be caught. Because their meat did not have a very good taste (the stomach was considered the best part of the dodo), among the Dutch seafarers it was given the nickname *walgvogel* (disgusting bird), but even so the European sailors who called at Mauritius hunted them avidly. As well as this, the pigs soon released on Mauritius and other introduced European animals devoured the eggs of the dodo, which only laid once a year. The result of all this was that this species of bird had become extinct by around 1680.

As far as we know, Laerle’s drawings are the only extant original depictions to have been made on the spot. In the early seventeenth century now and then dodos were brought in for a menagerie in Europe or Asia. In this way the German Emperor Rudolf II (1552-1612) possibly had a live dodo in his zoo in Prague (in any case he had a stuffed specimen), while the Mughal Emperor Shah Jahangir (1569-1627) had a dodo in his aviary in Surat. In 1626 a live dodo reached Amsterdam, probably brought on one of the Company ships *Dordrecht*, *Weesp* or *Leeuwin*, all three of which had earlier been at Mauritius for months. Several contemporary drawings of the dodos that were brought to Europe have been preserved. From the collection of the Netherlands National Archives, 1.04.01 record nr. 135 fol. 65R; pen drawing on paper, 31.5 x 21 cm, 1601.

Bij de grote Britse aanval van 7 augustus op de nieuw aangelegde en deels door burgercommando’s bemande provisorische versterkingen bij het noordelijker gelegen Muizenberg, als voorbereiding op de verdere opmars naar Kaapstad, trok de bevelvoerende kolonel Carl Mattheus Willem de Lille zich met zijn reguliere compagniestroepen nog voor de nadering van Craigs hoofdmacht terug. De aan hun lot overgelaten burgermilities, zo’n 300 man onder aanvoering van Johan Gerard Cloete, verweerden zich met man en macht, maar waren vanzelfsprekend geen partij voor de zesvoudige Britse overmacht. Een tegenaanval op Muizenberg door inderhaast uit Kaapstad aangevoerde troepen op 8 augustus liep op niets uit, net zo min als soortgelijke acties op 1 en 2 september. Een grote en als beslissend bedoelde aanval op het Britse kampement bij Muizenberg op 3 september werd afgelast, vanwege de aankomst in de Valsbaai van 3000 man Britse versterkingen. Deze en een deel van de eerder gelande eenheden begonnen op 14 september aan de uiteindelijke opmars naar Kaapstad, waarbij toen vrijwel geen tegenstand meer werd ondervonden. Op 16 september 1795 tekenden commissaris-generaal Abraham Josias Sluysken en de Raad de overgave van de Kaapkolonie (blad 188).[68]

Deze eerste bezetting van de Kaap door de Britten eindigde formeel met de Vrede van Amiens van 25 maart 1802, waarbij was bepaald dat de kolonie zou worden geretourneerd aan de Bataafse Republiek. Een eerdere poging tot herovering van de Kaap in 1796, waartoe de Bataafse Republiek in februari van dat jaar een marine-eskader van negen schepen uitzond onder commando van de kapitein-ter-zee (tijdens de expeditie schout-bij-nacht) Engelbertus Lucas, was vooral als gevolg van diens onverantwoordelijk optreden in een volslagen mislukking geëindigd (bladen 230-231). Lucas liet zijn schepen conform de instructie na aankomst begin augustus 1796 in de Saldanhabaai ankeren, waar het eskader enkele dagen later, ondanks herhaalde waarschuwingen van Nederlandsgezinde Kaapbewoners, effectief werd ingesloten door Elphinstones vloot van dertien schepen en een aanzienlijke Britse troepenmacht die inderhaast over land uit Kaapstad was gezonden. Op 17 augustus capituleerde de eskadercommandant, intussen mede gedwongen door muiterij onder de overwegend Oranjegezinde bemanningen. Het merendeel van het scheepsvolk ging daarna terstond over in Britse dienst, de officieren en Lucas zelf kwamen in mei 1797 terug in de Republiek, waar hij een maand later overleed.

Eind december 1802 arriveerden alsnog een nieuwe Nederlandse gouverneur (aanvankelijk in de rang van gouverneur-generaal), luitenant-generaal Jan Willem Janssens, en de commissaris-generaal mr. Jacob Abraham Uitenhage de Mist om het feitelijke gezag van de Britten over te nemen, hetgeen na twee maanden van traineren in februari 1803 zijn beslag kreeg. Al in juni 1803 verklaarde Engeland echter opnieuw de oorlog aan Frankrijk en de Bataafse Republiek. Ten einde een versterking van de Kaap met Franse troepen te voorkomen, vertrok in juli 1805 onder commodore Sir Home Riggs Popham een Britse vloot met meer dan 5000 man landingstroepen en 3000 man varend personeel naar de kolonie, waarvan de voorhoede eind december de Tafelbaai bereikte. Na een schijnaanval bij de Campsbaai kwam op 6 en 7 januari 1806 de hoofdmacht onder luitenant-generaal Sir David Baird aan land op het Melkbosstrand, ruim 20 kilometer ten noorden van Kaapstad.

Generaal Janssens was voordien met ruim 2000 man aan reguliere, deels gehuurde troepen en militie uitgerukt om de invasie te verhinderen, maar ondervond zo veel vertraging bij de opmars dat hij zijn doel niet tijdig kon bereiken en aldus op 8 januari op de Blaauwberg (Blouberg), iets ten zuidoosten van de landingsplaats, tegenover het volledig ontscheepte Britse leger kwam te staan. Bij het navolgende treffen bleven de milities opnieuw standvastig, maar een deel van de gehuurde eenheden deserteerde halverwege de slag, waarna Janssens zich met de restanten van zijn troepen moest terugtrekken. Via de Tijgerbergen trok hij vervolgens in een wijde boog om Kaapstad naar een voorbereide stelling in de Hottentots Hollandbergen, ca. 50 kilometer oostelijk van de stad. De Britse voorhoede stond op 9 januari al voor het Kasteel, waar de garnizoenscommandant, luitenant-kolonel Hieronymus Casimir von Prophalow, na Janssens’ aftocht niet meer voldoende militairen ter beschikking had voor een effectieve verdediging. Op 10 januari tekende hij de capitulatie van stad en fort, waarna Baird zijn brigadier William Beresford doorzond naar Janssens’ kampement in de Hottentots Hollandbergen om over een algehele overgave te onderhandelen.

Janssens had toen nog maar zo’n 1000 man onder zijn bevel en zou hier zeker geen hulp van buitenaf kunnen ontvangen, maar bezat wel het voordeel van een goed verdedigbare positie, reden voor de Britse onderhandelaars om hem een uiterst gunstige regeling aan te bieden. Aldus kwam het op 18 januari alsnog tot de ondertekening van de capitulatievoorwaarden, op basis waarvan enkele dagen later de formele overdracht werd bekrachtigd. Janssens en alle reguliere troepen werd vrije aftocht met militaire eer verleend, met de bepaling dat zij in de gelegenheid zouden worden gesteld op Britse schepen naar Europa terug te keren. De bevolking in de kolonie verkreeg de garantie van het behoud van alle bezittingen, rechten en tegoeden, terwijl de Bataafse wetten aan de Kaap onder Brits bestuur onverminderd van kracht zouden blijven (blad 255). Acht jaar later, bij het Brits-Nederlandse Verdrag van Londen van 13 september 1814, ging de Kaapkolonie definitief in Brits bezit over.[69]

Generaal Janssens had, zoals de vroegere gouverneur Cornelis Jacob van de Graaff in zijn in 1797 (met een latere aanvulling over de gebeurtenissen in 1806) opgestelde *Memorie, houdende aanmerkingen over de importantie van de Caap de Goede Hoop* aanvoerde, een ernstige tactische fout begaan door zich niet in het Kasteel terug te trekken maar zijn troepen in het oosten bij de Hottentots Hollandsbergen te posteren. In zijn latere verdediging van deze beslissing bracht Janssens naar voren dat in het Kasteel ‘de magazynen van vivres onvoorzien waren, terwyl den oogst van het voorig jaar zeer slegt geweest was, en van geen kooren hadden kunnen worden voorsien, en dat hetzelve [ten] tyde der landing pas gesneeden, dog niet uytgetrapt geworden was; men daarom de stad had moeten verlaten’. Van de Graaffs tegenargument was dat het ongedorste graan naar het Kasteel gebracht had kunnen worden; bovendien waren in de stad normaliter voldoende rijst, gezouten vlees, wijn en brandewijn voorradig voor het garnizoen om het een paar maanden uit te kunnen houden. Alleen daar, aldus de oud-gouverneur, hadden eventueel nagezonden Franse of Bataafse versterkingen de verdedigers daadwerkelijk hulp kunnen bieden: ‘Wie de Caapstad in handen heeft, heeft het hele land in zijn macht’, omdat men zonder bezit van deze strategische locatie ‘aldaar van alle communicatie met Europa, dus van alle hoop op secours en ook van al ’t levensonderhoud dan volkomen afgesneeden is’.

De kaarten en hun makers

Schippers en stuurlieden in dienst van de VOC waren verplicht alle verrichte peilingen en andere verzamelde nautische en cartografische gegevens op de door hen bezeilde routes op te nemen in de logboeken, evenals geconstateerde fouten in de meegegeven kaarten en eventuele aan boord nieuw getekende verkenningskaarten en kustprofielen. Deze informatie werd door de officiële kaartenmakers van de Compagnie in de Republiek en door de baas-kaartenmakers in Batavia doorlopend verwerkt in de standaard-zeekaarten waarmee de oostindiëvaarders werden uitgerust. De veelal bijgaande kustprofielen of ‘landopdoeningen’ dienden als hulpmiddel bij de herkenning van eilanden en kusten en boden als zodanig een belangrijke controlemogelijkheid op de plaatsbepaling.

Landkaarten, plattegronden en topografische tekeningen waren in veel gevallen bedoeld als bijlagen bij de officiële dienstverslagen uit de diverse compagniesvestigingen, bijvoorbeeld over de vaststelling van gebiedsgrenzen, de ontwerpen en aanleg van fortificaties en andere utiliteitsbouwwerken, het verloop van militaire operaties, etc. Vooral in de begintijd waren het maar zelden geschoolde kaarttekenaars die hiervoor werden ingezet; in feite voldeed aanvankelijk elke compagniesdienaar met enig tekentalent. Vanaf de latere zeventiende eeuw werd deze taak echter ook aan de Kaap steeds meer overgenomen door speciaal aangestelde landmeters, kaartenmakers en militair ingenieurs. De hieronder volgende *Voorlopige lijst van kaartenmakers aan de Kaap* (de term wordt hier als verzamelnaam gebruikt) geeft een eerste overzicht van hun personalia en hun werkzaamheid. Enkele voorbeelden illustreren hun zeer uiteenlopende achtergronden.

Vanaf 1653 werden door commandeur Jan van Riebeeck periodiek kaarten naar de Republiek en Batavia gezonden waarop de voortgang van de bouwwerkzaamheden en de verkenning van de naburige gebieden werd getoond. De eerste kaartjes van de Kaap werden waarschijnlijk getekend door de ‘adsistent’ Caspar van Weede, die in juni 1654 verzocht deel te mogen nemen aan de voorgenomen tocht naar Madagascar met de galjoot *Tulp*. Doel van deze onderneming was op dit eiland provisie in te kopen en tegelijkertijd de Afrikaanse zuidkust vanaf de Kaap tot aan de Delagoabaai in kaart te brengen. Aangezien Van Weede voor het maken van kaarten ‘veeltijts oock gebruijct is, ende bevonden sy goede kennisse van te hebben’, werd zijn verzoek door Van Riebeeck ingewilligd en kon hij deelnemen aan de expeditie ‘om van alle plaetsen, havenen, revieren ende bayen &a. pertinente afteyckeningen, ende kaertjens te maecken’. Hij diende tevens het journaal bij te houden. De *Tulp* was half december 1654 weer terug, met voldoende voedsel uit Madagascar maar zonder kaarten; door aanhoudend stormweer had men, op de Mosselbaai na, noch de zuidkust noch de Delagoabaai aan kunnen doen. Voor Van Weedes verdere loopbaan had dit overigens geen nadelige gevolgen: in oktober 1656 werd hij lid van de Politieke Raad, waarvoor hij van november 1656 tot medio maart 1657 als secretaris fungeerde.

Als nieuwe kaarttekenaar was toen Pieter Potter actief, die in 1655 aan de Kaap was gearriveerd. Mogelijk werd Potter opgeleid door zijn vader, die glasgraveur was, getuige de opvallende fijne tekenlijntjes in zijn kaarten, terwijl hem als jongere broer van de schilder Paulus Potter ook de kunstbeoefening in het algemeen niet vreemd geweest zal zijn. Bij de uitgifte van land aan vrijburgers vanaf 1657 dienden de percelen door een bevoegde landmeter te worden opgenomen en kadastraal vastgelegd in een erfbrief, waartoe Pieter Potter als eerste aan de Kaap werd ‘geconfirmeert tot lantmeter en kaertemaecker’. Net als Van Weede werd hij in deze pioniersfase ingezet voor alle voorkomende karteringswerkzaamheden aan de Kaap. Geen van beiden lijkt specifiek te zijn opgeleid voor het vak, evenmin als hun directe opvolger Hendricq Lacus, die in 1659 aan de Kaap aankwam. Deze trad aanvankelijk op als assistent van Potter, tot hij in 1661 diens werk volledig overnam, naast zijn functies van secretaris van de Politieke Raad en fiscaal. Die laatste positie bekleedde hij vanaf 1663, maar ten aanzien van zijn uitoefening van dit ambt moesten commandeur en Raad na enige tijd vaststellen dat hij ‘sig niet allen door droncken drinken maar ook door puur versuijm, en slofficheijt, als anderzints, daar toe onbequaem gemaect heeft’. In 1668 volgde verbanning naar Robbeneiland, vanwaar hij twee jaar later op transport naar Batavia werd gesteld.

Onder de latere kaartenmakers en landmeters bevonden zich de in Leiden als medicus opgeleide ‘baas-tuijnier’ Barent Oldenland (1693-1697) en de ‘baasmetselaer’ Douwe Gerbrandse Stijn (1697-1700). Analoog aan de ontwikkelingen in de andere gebieden waar de VOC territoriaal bezit verwierf, waren in de achttiende eeuw de Kaapse kaartenmakers vooral uit militaire kring afkomstig, maar een formele afbakening van werkterreinen en bevoegdheden is hier nooit ingevoerd. De militair ingenieurs Kaje Jesse Slotsboo (1700-1726) en Evert Walraven Cochius (1714-1740) werkten bijvoorbeeld tevens als civiel landmeter, terwijl de voormalige bottelier Christoph Hieronimus Leiste (1775-1794) vanwege zijn ‘mathematische kennis’ – en een broer als professor in Brunswijk – een aanstelling kreeg als landmeter en kaartenmaker. Pieter Cloete, die in 1776-1777 mr. Hendrik Swellengrebel begeleidde op diens privé-reis door de Kaapkolonie en daarvan een goede overzichtskaart maakte (blad 291), kreeg nadien de mogelijkheid in de Republiek een verdere opleiding te volgen, waarna hij in 1779 als landmeter terugkeerde aan de Kaap.

Als gevolg van de uiteenlopende achtergronden van de Kaapse kaartenmakers waren de geproduceerde materialen door de jaren heen tot omstreeks 1780 van nogal wisselende kwaliteit. Zeer vakbekwaam op dit terrein waren in elk geval de ingenieurs van de Franse huurregimenten die nadien werden ingezet bij het ontwerpen van verdedigingswerken en de aanmaak van kaarten. Hun werk betekende in feite de introductie van een nieuwe cartografische norm in de kolonie, zoals onder meer tot uiting komt in de kaart van Kaapstad en omgeving van 1782, waarin zowel de reeds aangelegde als de nieuw geprojecteerde linies en batterijen zijn ingetekend. De topografische opneming daarvoor was uitgevoerd door ‘den Franschen Colonel Beijlie en sijne bijhebbende Ingenieurs’. Meerdere versies van deze fraaie kaart zijn bewaard gebleven, waaronder het hier gereproduceerde exemplaar uit het Nationaal Archief op blad 103.

Onder het gouverneurschap van de militair ingenieur Cornelis Jacob van de Graaff bereikte de productie van kaarten aan de Kaap vervolgens een nog hoger niveau van professionaliteit, dat op geen enkele wijze meer onderdeed voor dat in de Republiek en elders in Europa. Bij zijn aankomst in 1785 constateerde Van de Graaff het ontbreken van een aantal elementaire militaire kaarten alsmede kaarten van ‘Landsstreken en Baaijen’ en liet hij derhalve als eerste een ‘Exacte Militaire Caart behelzende de Baaij-Fals en de van daar uitlopenden Hoek met de verder aanleggende Baaijen, de Tafel-baaij daar onder begreepen’ vervaardigen.[70] Bij de uitvoering (bladen 164-165) werd in belangrijke mate gebruikgemaakt van het nog ter secretarie aanwezige oudere kaartenmateriaal van diverse hand, aangevuld met opnamen door zijn zoon, de kapitein-ingenieur Sebastiaan Willem van de Graaff. Deze zou de daaropvolgende jaren mede leiding geven aan de vele nieuwe karteringswerkzaamheden aan de Kaap.

De resulterende kaart was het aanvangsproject in de door Van de Graaff beoogde algehele topografische kartering van de Kaapkolonie op diverse schalen, vooral van de zeekusten. Daartoe was het noodzakelijk dat ‘deskundigen derwaards afgezonden wierden, het geen egter niet zonder kosten konde werden g’effectueerd’. Aanvankelijk betaalde de gouverneur deze kosten ‘uit desselfs prive beurs’, maar op zijn verzoek besloot de Politieke Raad in de vergadering van 13 december 1785 dat de Compagnie de kosten moest dragen. Van de Graaff verzekerde alles ‘met de meeste Spaarzaamheid’ te laten uitvoeren. Daarnaast hadden de Kaapse verdedigingswerken alle aandacht, met betrekking waartoe hij in 1787 zijn genoemde *Memorie* met opnamen in kaartvorm van de bestaande situatie, nieuwe projectplannen en voortgangsrapporten naar het compagniesbestuur in de Republiek en de stadhouder zond.[71]

Voor de uitvoering van zijn ambitieuze karteringen en bouwplannen stond Van de Graaff een team van uitstekend opgeleide militair ingenieurs ter beschikking, van wie verscheidene gerecruteerd waren uit de buitenlandse huurregimenten die in deze periode aan de Kaap verbleven. Een andere gunstige factor in deze ontwikkelingen was de eerdere principe-aanwijzing van de Kaap tot centraal militair depot van de Compagnie in de Oost, in het kader waarvan Van de Graaff bij zijn aanstelling tevens de instructie had gekregen om nieuwe artilleristen en ingenieurs te doen opleiden. Daartoe richtte hij in 1785 de al vermelde militaire kweekschool in Kaapstad op, de Pépinière, waar als belangrijkste vakken de wiskunde, vestingbouwkunde, civiele bouwkunde, werktuigbouwkunde, artillerietechniek en de daaraan gerelateerde tekenvaardigheden werden onderwezen, met daarnaast de technieken van het topografisch (kaart)tekenen. Als directeur werd de uit het Régiment Suisse de Meuron afkomstige luitenant-ingenieur en architect Jean Michel Thibault aangesteld, die zijn opleiding had ontvangen aan de prestigieuze Académie Royale d’Architecture in Parijs. De school bleef overigens maar tot 1793 bestaan, toen haar taak goeddeels werd overgenomen door de Marine School in Semarang op Java. Iets eerder, in

68 Nel, *Die Britse verowering*. Zie ook de mening van Louis Michel Thibault over de voorbereidingen en het verloop van deze slag in Roy de Puyfontaine, *Louis Michel Thibault*, en het eveneens uiterst kritische *Verhaal van de Overgave der Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen, 1796* door ‘Den Burger Phil: Wilh: Marnitz’, in: Nationaal Archief, 2.01.27.01 inv.nr. 208.

69 Over de Slag bij Blaauwberg/Blouberg, zie onder meer Sleigh, *Blaauwberg: ‘n Voorval in die Napoleontiese oorloë*.

70 *Resolusies*, 13 december 1785.

1791, was deze stad ook al tot centraal militair troependepot van de Compagnie in de Oost aangewezen, waarmee die functie aan de Kaap was opgeheven.

Zoals hiervoor al aangegeven, nam Cornelis Jacob van de Graaff bij zijn vertrek in 1791 het onder zijn leiding vervaardigde en nog aan de Kaap aanwezige kaartmateriaal mee, met behulp waarvan hij in de Republiek en nadien in ballingschap in Duitsland verder werkte aan zijn grote overzichtskaart van de Kaapkolonie (1794, met latere aanvullingen naar aanleiding van de slag bij Blaauwberg in 1806), gereproduceerd op de bladen 288-290. Deze kaart kwam samen met de diverse deelkaarten veel later en via omwegen in het bezit van het Algemeen Rijksarchief, nu Nationaal Archief (collectie 4.TOPO rubriek 15). Van de Graaffs interim-opvolger aan de Kaap, Johan Isaac Rhenius (1791-1792), moest aldus tot zijn 'merkelijke bevreemding' vaststellen dat de benodigde 'plans en teekeningen alhier byna ten eenemaale ontbreeken'. Opdracht werd gegeven om 'alle Plans, Teekeningen, kaarten en ander Papieren, de defensie deezes Gouvernements betreffende' behoorlijk te laten inventariseren en ter secretarie te deponeren. Alle officieren kregen de instructie het in hun bezit zijnde kaartenmateriaal met betrekking tot de verdediging van de Kaap in te leveren, op straffe van een boete van 3000 rijksdaalders. Dezelfde sanctie gold voor erfgenamen van militairen die kaarten uit de boedel niet overdroegen.[72] De uiteindelijke inventarisatie door kolonel Robert Jacob Gordon in 1794 vermeldde een totaal van 143 nummers voor kaarten uit diverse perioden, waarvan het merendeel als verouderd kon worden aangemerkt.[73]

Van de Graaff had het kaartenarchief inderdaad grondig geplunderd. Toen de Britten een jaar later de macht aan de Kaap overnamen, viel ook hun het ontbreken van goede kaarten op, waaruit ze concludeerden dat deze nooit waren vervaardigd. Om die reden is de kaart die de Engelsman John Barrow in 1804 in het tweede deel van zijn *An Account of Travels into the Interior of Southern Africa* publiceerde, lange tijd beschouwd als de eerste goede overzichtskaart van de Kaapkolonie. Barrow was tussen 1796 en 1804 aan de Kaap, in welke periode hij onder meer werkzaam was als privé-secretaris van gouverneur George Macartney (1796-1798) en tal van verkennings- en karteringsreizen door de kolonie maakte. Pas in 1952 werd deze misvatting ontkracht, toen de Utrechtse historisch-cartograaf dr.ir. C. Koeman in zijn artikel *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie* de resultaten van zijn onderzoek naar de collectie Van de Graaff presenteerde.[74]

Overigens heeft Van de Graaff in 1802 nog een aantal van zijn kaarten overgedragen aan generaal Jan Willem Janssens, toen deze op het punt stond naar de Kaap te vertrekken om het gouverneurschap over te nemen. Bij de tweede bezetting van de Kaapkolonie door de Britten in 1806 nam Janssens op zijn beurt het aanwezige kaartenmateriaal mee en ook deze verzameling werd pas veel later door zijn nazaten in het Algemeen Rijksarchief gedeponeerd (collectie 4.JSF). Een deel ervan komt overeen met de door Gordon in 1794 opgestelde inventarislijst.

71 Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 4924 II. De kaartencollectie Van de Graaff (Nationaal Archief, 4.TOPO rubriek 15) bevat niet alleen kaartmateriaal dat C.J. van de Graaff bij zijn vertrek in 1791 uit de Kaap meenam, maar ook officiële kaarten die oorspronkelijk bij zijn naar de Republiek verzonden *Memorie* behoorden. Dit kan wellicht verklaard worden uit het feit dat hij – waarschijnlijk door toedoen van de hem welgezinde stadhouder Willem V – bij terugkomst in de Republiek zijn titel en salaris als gouverneur van de Kaap behield en vervolgens ofwel uit eigen initiatief ofwel op verzoek van de stadhouder diverse kaarten van de Kaapkolonie verder bewerkte. Van de Graaff had in zijn jonge jaren vanaf 1772 als conservator of 'bewaarder der plans, landkaarten en verdere militaire stukken' in het kabinet van Willem V gewerkt. Het lijkt derhalve logisch dat hij voor de kaarten van de Kaap weer vrije toegang had tot de verzameling of in ieder geval het volledige vertrouwen van de stadhouder genoot, waardoor hij ook over de officiële kaarten kon beschikken. Afgaande op enkele dateringen werkte Van de Graaff in ieder geval nog in 1794 aan de kaarten en het ligt eveneens voor de hand dat hij er niets voor voelde om deze kaarten in 1795 over te dragen aan de door hem als overtuigd Orangist gehate nieuwe regering. In plaats daarvan hield hij het materiaal blijkbaar onder zijn beheer, waarna hij er af en toe nog een detail of recente informatie aan toevoegde. Eind 1815 werd een deel van de Nederlandse en overzeese kaartencollecties geretourneerd die in 1810 na de inlijving van het Koninkrijk Holland bij Frankrijk naar Parijs waren overgebracht, maar onder meer van de voormalige stadhouderlijke verzameling is in die woelige periode veel verspreid geraakt. Zie verder Scholten, *Militaire topografische kaarten*, pag. 142-145, en *Grote Atlas van de Verenigde Oost-Indische Compagnie*, Deel I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*, pag. 16. Misschien moeten we Van de Graaff wel erkentelijk zijn voor het in feite wederrechtelijk in bezit houden van deze bijzondere kaartencollectie, die via zijn nazaten uiteindelijk in het Nationaal Archief haar juiste plek heeft gevonden.

72 *Resolusies*, 15 september 1792.

73 Lijst in Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 4059, fols. 668-676.

74 Zie ook Koeman, *Tabulae*; Zandvliet, *Kolonisatie en cartografie in de Oost*, pag. 120.

Voorlopige lijst van kaartenmakers aan de Kaap.

De landuitgifte aan vrijburgers aan de Kaap werd vanaf het eerste begin kadastraal geregistreerd. Daartoe werd in 1657 de officiële functie van gezworen landmeter ingesteld; Pieter Potter was in dat jaar de eerste die in dit ambt werd beëdigd. Gedurende de gehele verdere compagniestijd is aan de Kaap een officiële landmeter in dienst geweest. Deze kon zich bij een te grote werkdruk laten bijstaan of vervangen door een assistant-landmeter, die daartoe tijdelijk werd aangesteld door de Politieke Raad. De gezworen landmeter bleef echter volledig verantwoordelijk voor alle kadastrale opnemingen, inclusief het innen van de bijbehorende vergoedingen.

Het is niet geheel duidelijk in hoeverre het beroep van kaartenmaker eveneens een officiële functie was aan de Kaap, te vergelijken met de kaartenmakers in Batavia en Ceylon. Het lijkt erop dat de functies of ten minste de werkzaamheden naar behoefte werden gecombineerd, zoals bijvoorbeeld in het geval van de landmeters P. Potter, C.F. Brink en C.H. Leiste, die eveneens landkaarten en plattegronden vervaardigden. Hetzelfde beeld is te zien bij de militaire ingenieurs, die in samenhang met hun primaire taken als artilleristen of genisten mede belast waren met het ontwerpen en doen uitvoeren van verdedigingswerken. Een aantal van hen bekleedde tevens het ambt van officieel landmeter, soms gecombineerd met nog weer andere functies, zoals in het geval van K.J. Slotsboo en J. Lievenberg. De kleine Europese gemeenschap in de Kaapkolonie maakte deze combinatie van functies blijkbaar mogelijk en in veel gevallen ook noodzakelijk.

Het vervaardigen van zeekaarten bleef voornamelijk de taak van de kantoren in Batavia en de Republiek, waarbij met betrekking tot de kustwateren van zuidelijk Afrika wel mede gebruik werd gemaakt van hydrografische opnemingen die aan de Kaap waren vervaardigd, zoals die door F.R. Duminy.

De hieronder volgende lijst van VOC-landmeters en -kaartenmakers in de Kaapkolonie is het resultaat van een eerste, voorlopige inventarisatie, die voornamelijk gebaseerd is op gegevens uit de *Resoluties van de Politieke Raad*. Daarnaast zijn als belangrijkste bronnen te noemen Leibbrandt, *Precis of the archives: Requesten*; Koeman, *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie*; idem, *Tabulae*; Zandvliet, *Kolonisatie en cartografie*; idem, *Mapping for Money*; Roy de Puyfontaine, *Thibault*; en Gordon-Brown, *Pictorial Africana*. Nader onderzoek zal dit eerste overzicht ongetwijfeld kunnen corrigeren en aanvullen.

De volgorde van de namen is chronologisch; tussen haken zijn aangegeven de jaren waarin de kaartenmaker en/of landmeter wordt genoemd of waarin hij (hoogstwaarschijnlijk) in die hoedanigheid werkzaam was, gevolgd door zijn functie(s) en/of rang(en).

Weede, Caspar van (1652-1655), assistent, secretaris Politieke Raad, mede werkzaam als kaartenmaker.
Potter, Pieter (1655-1661), kaartenmaker, vanaf 1657 landmeter.
Lacus, Hendricq (1659-1668), assistent, landmeter, secretaris Politieke Raad, fiscaal.
Wittebol, Joan / Johan / Jan (1668-1681), klerk, landmeter.
Boon/Boom, Sijwert / Sijbert Jansz (1670-1671), voormalig kaartenmaker in Batavia.
Heer(e)mans, Cornelis (1687-1690), baas-tuinier, equipagemeester, kaartenmaker.
Oldenland, Barent (1693-1697), baas-tuinier, landmeter.
Stijn/Steijn, Douwe Gerbrandse (1697-1700), baas-metselaar, landmeter.
Slotsboo, Kaje Jesse (1699-1726), vaandrig, fabriek, landmeter, kaartenmaker.
Mulder, Joannis (1716-1717), landdrost, landmeter.
Cochius, Evert Walraven (1714-1740), militair ingenieur, landmeter en kaartenmaker.
Es, Isaac / Isaak van (1719-1725), kaartenmaker, onderwijzer, naderhand wederom incidenteel ingezet als kaartenmaker.
Lievenberg, Jurgen (1744-1747), militair ingenieur, landmeter, kaartenmaker.
Wentzel, Carel David (1749-1759 en 1766-1776), landmeter, kaartenmaker, vanaf 1766 militair ingenieur.
Ponté, Joseph (1759-1760), militair ingenieur, landmeter.
Brink, Carel Fred(e)rik (1760-1769 en 1776-1777), klerk, landmeter, kaartenmaker, vaandrig, luitenant.
Fischer, Johannes (1761-1762) sergeant, verving landmeter C.F. Brink tijdens diens afwezigheid wegens de grote landreis naar het noorden in 1761-1762.
Leiste / Leijste(n), Christoph Hieronimus (1775-1794), bottelier, landmeter en kaartenmaker.
Cloete(n), Pieter (1779-1788), landmeter, luitenant-ingenieur.
Wijting Schull, Pieter (1779-1792), militair ingenieur, kaartenmaker.
Wernich, Johan Willem (1783/84-1795, 1802-1806), landmeter.
Auge, Johann Andreas / Jan Andries (1785), assistant-tuinier, hoofdtuinier, landmeter.
Jones, Josephus (1784-1795, 1803-1806), cadet bombardier, kaartenmaker, dessinateur, assisteerde de landmeter J.W. Wernich, assisteerde J.C. Friderici als kaartenmaker.
Graaff, Sebastiaan Willem van de (1785-1791), kapitein-ingenieur, kaartenmaker.
Friderici, Johan(n) Christia(a)n (1789-1795), bombardier, luitenant, kaartenmaker, assisteerde in 1791 de landmeter J.W. Wernich.
Barbier, Dominicus Michaelis / Michel (1781-1791), kanonnier, konstabelmeester, luitenant, luitenant-ingenieur, kaartenmaker.
Thibault, Louis Michel (1785-1795, 1803-1806), architect, militair ingenieur, kaartenmaker.
Duminy, François Re(i)nier (1786-1795, 1803-1806), scheepskapitein, equipagemeester, havenmeester, kaartenmaker.

Commandeurs en gouverneurs van de Kaapkolonie

Hoewel in 1652 aan de bestuurder van de Kaap de rang van commandeur was toegekend, zijn hierop later enkele uitzonderingen gemaakt. Isbrand Goske werd vanwege zijn eerdere staat van dienst aangesteld in de rang van gouverneur, evenals na hem Johan Bax van Herenthals. Hun opvolgers werden weer commandeur, tot na de bevordering van Simon van der Stel tot gouverneur in 1691 de rang van gouverneur verder gehandhaafd bleef.

1652-1662	Jan van Riebeeck, commandeur.
(1661-1662)	Gerrit van Harn, overleed voor zijn aankomst aan de Kaap.
1662-1666	Zacharias Wagenaer, commandeur.
1666-1668	Cornelis Quaelberg, commandeur.
1668-1670	Jacob Borghorst, commandeur.
1670-1671	Pieter Hackius, commandeur.
1671-1672	Politieke Raad, *ad interim*.
1672	Albert van Breugel, waarnemend commandeur.
1672-1676	Isbrand Goske, gouverneur.
1676-1678	Johan Bax van Herenthals, gouverneur.
1678-1679	Hendrik Crudop, waarnemend commandeur.
1679-1699	Simon van der Stel, commandeur, vanaf 1691 gouverneur.
1699-1707	Willem Adriaan van der Stel, gouverneur.
1707-1708	Johannes Cornelis d'Ableing, waarnemend gouverneur.
1708-1711	Louis van Assenburgh, gouverneur.
1711-1714	Willem Helot, waarnemend gouverneur.
1714-1724	Maurice (Maurits) Pasques de Chavonnes, gouverneur.
1724-1727	Jan de la Fontaine, waarnemend gouverneur.
1727-1729	Pieter Gijsbert Noodt, gouverneur.
1729-1730	Jan de la Fontaine, waarnemend gouverneur.
1730-1737	Jan de la Fontaine, gouverneur.
1737	Adriaan van Kervel, gouverneur.
1737-1739	Daniel van den Henghel, waarnemend gouverneur.
1739-1751	Hendrik Swellengrebel, gouverneur.
1751-1771	Rijk (Ryk) Tulbagh, gouverneur.
1771-1774	Joachim Ammema baron van Plettenberg, waarnemend gouverneur.
(1772-1773)	Pieter van Rheede tot Oudtshoorn, overleed voor zijn aankomst aan de Kaap.
1774-1785	Joachim Ammema baron van Plettenberg, gouverneur.
1785-1791	Cornelis Jacob van de Graaff, gouverneur.
1791-1792	Johan Isaac Rhenius, waarnemend gouverneur.
1792-1793	Sebastiaan Cornelis Nederburgh, Simon Hendrik Frijkenius, commissarissen-generaal.
1793-1795	Abraham Josias Sluysken, commissaris-generaal.
1795-1802	Brits tussenbestuur (feitelijk tot februari 1803).
1802-1806	Jacob Abraham Uitenhage de Mist, commissaris-generaal (tot 1804), Jan Willem Janssens, gouverneur en generaal *en-chef*.

Commandeurs en opperhoofden van Mauritius

De eerste bestuurders van Mauritius werden als commandeur aangesteld. Na de vestiging aan de Kaap in 1652 ressorteerde het eiland onder de commandeur aldaar en werd de bestuurdersrang op Mauritius verlaagd tot die van opperhoofd.

1638-1639	Cornelis Sijmensz de Gooijer.
1639-1648	Adriaen van der Stel.
1648-1653	Reinier Por.
1653-1654	Joost van de Woutbeek en Maximiliaan de Jongh.
1654-1656	Maximiliaan de Jongh.
1656-1658	Abraham Evertsz.
1658-1664	Geen VOC-post op Mauritius.
1664-1665	Jacob van Nieu(w)land.
1665-1673	Georg Friedrich (Frederik) Wreede.
1673-1677	Hubert Hugo (commandeur).
1677-1692	Isaac Lamotius.
1692-1703	Roelof Diodati.
1703-1710	Abraham Momber van der Velde.

Opperhoofden van Rio de Lagoa

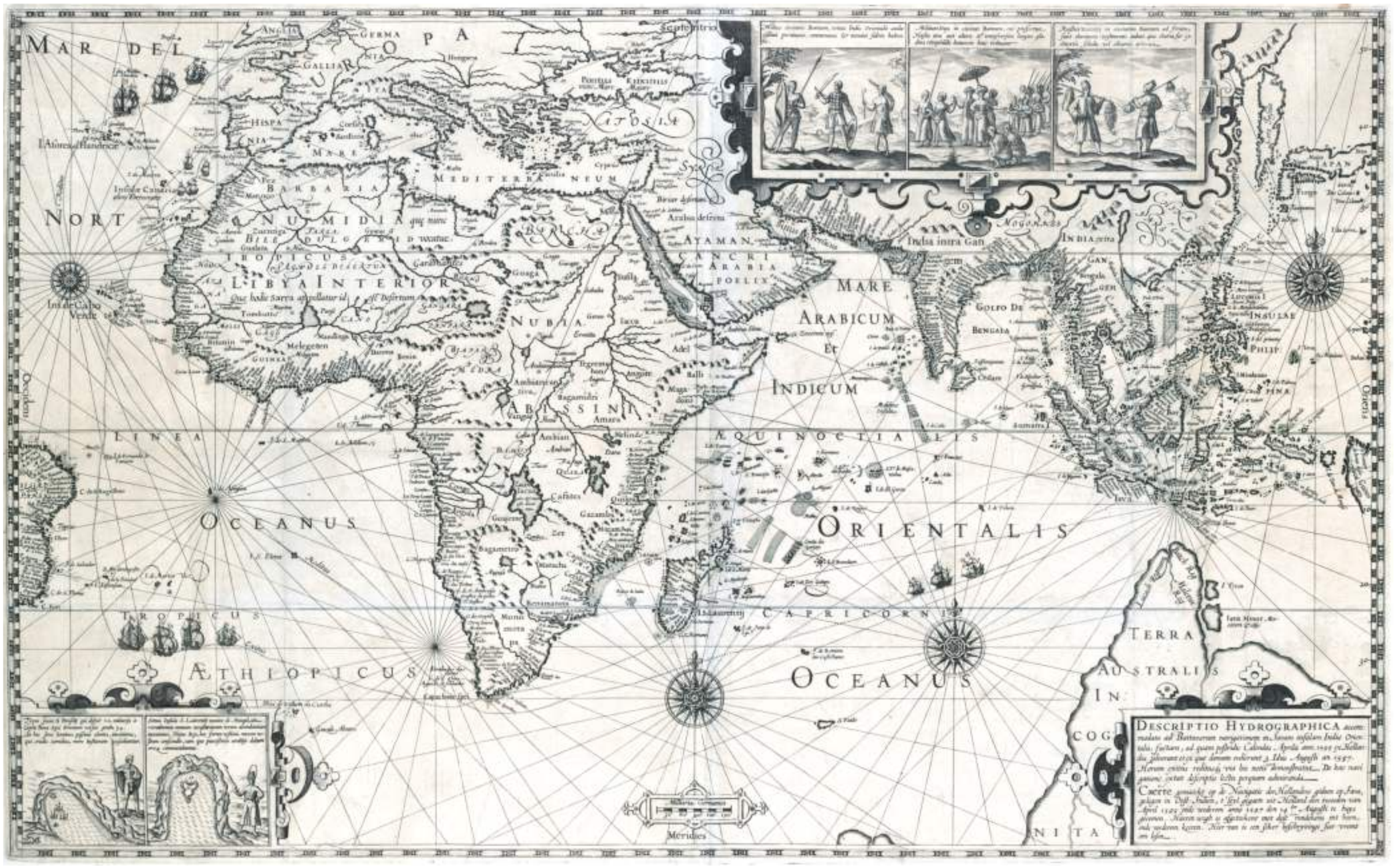
1721	Claas Nieuwhof.
1721	Willem van Taak (Taek).
1721	Casparus Swertner.
1722-1724	Jean Michel.
1724-1726	Jan van de Capelle.
1726-1727	Jan de Koninck (Coninck).
1727-1730	Jan van de Capelle.

blad 20 boven / sheet 20 above:
De inzetkaartjes linksonder op de *Caerte gemaeckt op de Navigatie der Hollanders gedaen op Java*, uitgegeven in 1597 om de Eerste Schipvaart te illustreren, tonen de Mosselbaai aan de zuidkust van Afrika en de Antongilbaai aan de noordoostkant van Madagascar, waar goede verversing kon worden verkregen in ruil voor een kleine hoeveelheid kralen. Hier wordt de Mosselbaai correct *S. Brasilij* ofwel (Aguada de) São Bras genoemd, met de vermelding dat de baai 22 mijl (ruim 160 kilometer) ten oosten van de Kaap ligt, op ongeveer 34 graden zuiderbreedte. Het kaartje van deze baai werd nadien meerdere malen gekopieerd, evenwel met een foutieve benaming, zoals bijvoorbeeld nog omstreeks 1665 door Johannes Vingboons op blad 373 onder en op de kaart naar Jodocus Hondius uit 1652 op blad 24. Collectie: Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, S.3258; kopergravure op papier, 42 x 68,5 cm, 1597.

The small inset maps (lower left) on the *Caerte gemaeckt op de Navigatie der Hollanders gedaen op Java* (Map made during the Voyage to Java done by the Dutch), published in 1597 to illustrate the First Fleet, show Mossel Bay on the south coast of Africa and Antongil Bay on the north-eastern side of Madagascar, where fresh supplies could be obtained in exchange for a small quantity of beads. Here Mossel Bay is correctly called *S. Brasilij* or (Aguada de) São Bras, with the information that the bay lies 22 miles (just over 160 kilometres) to the east of the Cape at approximately 34 degrees southern latitude. The map of this bay was later copied several times, although with a wrong name, as for example was still done by Johannes Vingboons in about 1665 on sheet 373 below, and on the map copied from Jodocus Hondius from 1652 on sheet 24. From the collection of the *Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam*, S.3258; copperplate engraving on paper, 42 x 68.5 cm, 1597.

blad 20 onder / sheet 20 below:
Na afloop van de financieel zeer succesvolle Tweede Schipvaart (1598-1600) onder leiding van admiraal Cornelis van Neck en vice-admiraal Wybrant van Warwijck werd in 1600 door de geograaf en predikant Petrus Plancius en de Amsterdamse uitgever Cornelis Claesz deze *Tabula itineraria octo navium ductore Iacobo Cornelio van Neck* uitgegeven, een kaart van de routes van de heenreis (*Exitus*) en thuisreis (*Reditus*) die de acht oostindiëvaarders tijdens deze expeditie volgden. De graveur Benjamin Wright kopieerde op een paar kleine details na vrijwel exact de in 1597 uitgegeven kaart van de Eerste Schipvaart (1595-1597). Tegelijkertijd verscheen bij Claesz het *Journael ofte Dagh-Register* van de tweede reis met illustraties, waarvan een aantal tevens werd gebruikt om deze kaart op te sieren. Ook nieuw is het kaartje van de Zuidoosterhaven op Mauritius in het cartouche linksonder, dat waarschijnlijk werd gekopieerd naar het origineel dat Jacob Pietersz, stuurman op de *Amsterdam*, of een van zijn collega's in 1598 ter plaatse maakte; zie blad 399 onder. Afgebeeld is de baai in het zuidoosten van het eiland die tijdens de reis de naam Warwijck(s) Haven kreeg, maar naderhand bekend stond als Zuidoosterhaven, de huidige Grand Port Bay of Vieux Grand Port. Collectie: Maritiem Museum Rotterdam, K 269; kopergravure op papier, 39,5 x 56 cm, 1600.

Following the financially very successful Second Fleet (1598-1600) led by Admiral Cornelis van Neck and Vice-Admiral Wybrant van Warwijck, in 1600 the geographer and clergyman Petrus Plancius and the Amsterdam publisher Cornelis Claesz published this *Tabula itineraria octo navium ductore Iacobo Cornelio van Neck*, a chart of the routes of the outward (*Exitus*) and homeward journeys (*Reditus*) followed by the eight ships during this expedition to the East Indies. Except for a few minor details, the engraver Benjamin Wright almost exactly copied the map of the First Fleet (1595-1597) published in 1597. At the same time the *Journael ofte Dagh-Register* of the second voyage appeared in print, again through Claesz, and a number of the illustrations from this book were used to adorn this map as well. Another new feature is the little map of the *Zuidoosterhaven* on Mauritius in the cartouche at the lower left, which was probably copied from the original that Jacob Pietersz, mate on the *Amsterdam*, or one of his colleagues made on the spot in 1598; see sheet 399 below. It depicts the bay in the south-east of the island which was given the name *Warwijck(s) Haven* (Warwijck's Harbour) during the voyage, but was later known as *Zuidoosterhaven*, the present Grand Port Bay or Vieux Grand Port. From the collection of the *Maritiem Museum Rotterdam*, K 269; copperplate engraving on paper, 39.5 x 56 cm, 1600.



Bijschriften: pag. 19 / Captions: p. 19

Bijschriften: pag. 19 / Captions: p. 19

The VOC in Africa, 1602-1795

Bea Brommer, with contributions by Leon Hattingh and Dan Sleigh

The fifth volume of the *Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company* discusses that part of Africa which fell within the chartered territory of the VOC, that is all the areas east of about 14 degrees east longitude. In the charter of 20 March 1602 the border was set at the Cape of Good Hope, but later, in practice, the Company's territories extended westwards as far as Saldanha Bay, Cape Columbine and St. Helena Bay, and in 1793 even major parts of the coast of present-day Namibia were officially taken possession of, up to Walvis Bay. It goes without saying that the emphasis in dealing with this broad subject has to be on the Cape Colony, the history and historical cartography of which up to the end of the Dutch period in 1806 are treated extensively below. In addition, much attention is paid to this main settlement's outlying offices in Africa, including Mozambique, Mauritius and Madagascar, and to the sea routes around the Cape between the Republic and the Company's trade areas in Asia. The eastern perimeter in this is indicated by the small islands of Amsterdam and St. Paul midway down the Indian Ocean, which were an important orientation point on the southern route from the Cape to Batavia, and the Cocos Islands approximately 1000 kilometres to the south-west of Java.

The shipping business and cartographic office of the VOC have already been discussed at length in Volume I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*. In order to present a framework for a better understanding of the decision making pertaining to the Company's settlement at the Cape, half-way between the Netherlands and the Asiatic commercial area, a brief excursion will be made into the conditions on board the East Indiamen in the early seventeenth century. Particular attention will be paid to the problems of rationing, to the enormous risks of disease and death faced by the crews, and to the attempts commonly made at the time to combat these.

One general point of departure to be remembered in connection with the overseas establishments of the VOC was the fundamental undesirability of taking possession of large areas of land: in theory a secure warehouse with dwellings for the personnel, whether or not within some form of fortification, plus either a good harbour or roads for the Company ships was deemed sufficient. Despite these theoretical desiderata, in most of the regions in which the VOC settled permanently, as time passed – sometimes very extensive – territorial expansion occurred. If trade was to be pursued locally unhindered, any competition had to be banned and the safety of the settlement guaranteed; these factors were always considered essential. Nevertheless, within a century and a half from its establishment the *Caabse Vleck* (the Cape Hamlet or Township), at first no more than a small fortification with a garden and a hospital, expanded to an area under the control of the Company corresponding approximately to the present Western Cape Province and some adjoining regions in the Northern and Eastern Cape Provinces, a huge territory extending over roughly 170,000 square kilometres and equalling more than four times the size of the Netherlands.

In contrast to almost all the other areas in which the VOC maintained establishments, its activities on the southern point of the African continent did not revolve around trade. The original instruction to establish a replenishment station, which was duly carried out in 1652, was simply to be able to produce sufficient foodstuffs, spirits and firewood to provision the Company ships, to nurse any sick crew members who happened to come ashore and, by no means the least, to prevent any foreign powers capturing this strategic location. This included an explicit order to remain on a friendly footing with the local people: after all, the interior offered plenty of room for everybody. Unfortunately, the steady growth of the Cape Colony soon caused conflicts, which in time were to sound the death knell of the independence of the Khoi and the San who lived there.[1] Their numbers were also decimated in the great small pox epidemic of 1713, which was caused by dirty laundry from a ship which had been brought ashore to be washed. This triggered a wholesale slaughter among the Khoi who had no natural resistance: nine out of ten of those in the vicinity of Cape Town succumbed.[2] Slowly but surely the remaining groups were driven off their grazing lands and hunting grounds or were forced to work for Dutch farmers.

Various factors played a role in the expansion of both the *Caabse Vleck* and the acreage there brought under cultivation. The most outstanding of these was the unforeseen growth of the number of ships which were sent out by the VOC and other European companies and needed to take on provisions at the Cape. In 1653, Jan van Riebeeck reported with satisfaction that he had been able to provide three ships which happened to be passing with fresh provisions. Fifty years later this number served had risen to nearly forty and later in the eighteenth century the number of ships annually putting in at the Cape exceeded a hundred and fifty. To take just one year as an example, in 1784 171 ships called at the Cape.[3]

To ensure that the supplying of foodstuffs would not be too great a financial burden on the VOC, in 1657 acreages of land were granted to private citizens who had retired from service with the Company; these people were known as *vrijburgers* (free burghers). The consequent saving in salaries in combination with the fixed low prices paid for agricultural and horticultural produce was a financial windfall for the Company purse. It was a different kettle of fish for the *vrijburgers* who soon discovered that they had to struggle to keep their heads above water under these conditions. Therefore, in the late seventeenth century many of them turned to less labour-intensive and financially more attractive animal husbandry. The natural consequence of this was a rapid expansion in the area of grazing lands which were being used by European farmers. In the course of the following century, these people, who were known as *trekboeren* (migrant farmers) spread themselves and their herds of cattle and sheep out over all the best grazing land in the present Western Cape. To ensure that it could keep a grip on these developments, financially and otherwise, the Company was forced to establish new administrative centres, *Drostdijen* (Drostdys), in the wake of the colonists.

The Directors of the VOC played a dual role in this process. Certainly, it kept hammering on its insistence on the necessity to keep the organization within bounds and the costs curbed, as a consequence of which for instance no permission was granted for the building of a proper, fortified town. However, contrariwise to such admonitions, the authorities at the Cape were repeatedly reprimanded for not having adequately explored the commercial possibilities in the hinterland. The assumed presence of such opportunities might then even have been expected to lead to new settlements. For instance, for a fairly long period the decision making was dominated by rather vague reports of the rich gold-bearing lands of Monomotapa in the inland of Africa. Inspired by such rumours – in hindsight – utterly senseless investments were made in the Company post at Delagoa Bay.

All of this was played out against the background of the gradually changing power relations in Europe and of the many wars and shifting alliances which characterized the seventeenth and eighteenth centuries. Ultimately, these circumstances meant that, in its later years, the Company was forced to make disproportionately large investments in the defence of the strategically situated but completely isolated Cape Colony. The Directors' dualism, exacerbated by the ever-mounting financial problems the Company was facing in the late eighteenth century, became painfully clear during the governorship of Cornelis Jacob van de Graaff. He was sent to the Cape in 1784 with the explicit orders to improve the colony's defences, only to be recalled in 1791 after actually trying to carry out his instructions. It was too expensive. In 1795 the Gentlemen Seventeen (*Heren Zeventien*) were relieved of their duties when the newly instituted Batavian Republic assumed all the Company's administrative bodies, possessions and debts. That same year the British captured the Cape Colony, but in 1802 they had to return it to the Batavian Republic under the terms of the Treaty of Amiens. A second occupation followed in 1806, and this time it was meant to be permanent. During the Convention of London in 1814 the transfer of sovereignty to Great Britain was eventually confirmed and officially ratified.

The Route to Asia

At the end of the sixteenth century, the sea route from Europe to the Indian Ocean around the Cape of Good Hope was already very familiar to Portuguese sailors, a century after the pioneering voyages of exploration made by Bartholomeo Diaz in 1487 and Vasco da Gama in 1498. By that time, sufficient knowledge acquired from Portuguese sources had reached the Northern Netherlands via various channels to inspire serious plans for a pioneering Dutch voyage to the East Indies. This came to fruition in 1595 when the first fleet of four ships, the *Mauritius*, the *Hollandia*, the *Amsterdam* and the yacht *Duyfken*, set sail under the auspices of a specially formed consortium of Amsterdam businessmen, known as the *Compagnie van Verre* (Company of Distant Lands). The costs of fitting out the expedition were assisted by the States of Holland and it was issued with letters of mark by Prince Maurice. The squadron sailed from Texel on 2 April of that same year on the *Eerste Schipvaert* (First Maritime Expedition, First Fleet) to the East under the command of Cornelis de Houtman, Gerrit van Beuningen and the chief pilot, Pieter Dircksz Keyser.[4] The first experiences garnered from this arduous voyage – which would finally end back in Amsterdam in August 1597 with only three ships, and no more than one-third of the original crew – illustrate all too well the difficulties which the seafarers to the East Indies who were to follow in its wake in the early seventeenth century faced. As such they would ultimately, and indirectly, become linked with the deliberations of the Gentlemen Seventeen who finally decided to found a settlement at the Cape in 1652, and for this reason this first voyage will be followed in more detail below as an introduction.

'First Fleet'; the Brouwer Route

The first leg of the route across the northern part of the Atlantic Ocean was very familiar. The contemporary name of *Vlaemsche Eilanden* (Flemish Islands) for the Azores dated from the late fifteenth century, when colonists from Northern France and Flanders were recruited by the Portuguese to develop this archipelago. For years frequent voyages had also been made to the Cape Verde Islands, which had earned themselves the nickname of the Salt Islands on account of the large-scale salt-panning pursued there. The Ivory Coast and the coasts of Guinea in West Africa as well as the island of São Tomé were likewise no longer uncharted territory, and Chief Pilot Keyser himself had even sailed to Brazil.

On 19 April 1595 the four ships sailed past 'the Island named la Palma, and the same days also [passed] Tenariffa, Gomera, and el Fierro, all Canary Islands' (Palma, Tenerife, Gomera and Ferro or Hierro). On 25 April they reached *As Ilhas Verdes* or the Cape Verde Islands. The fleet bypassed the island of *Bona Visca* (Boa Vista) because it could offer 'no water or refreshment'. *Sanc Iago* (São Tiago) was also disregarded on account of its strong Portuguese settlement (since 1580 Portugal had been incorporated into the kingdom of Spain, with which the young Republic was at war). Eventually anchor was cast at the Portuguese *Ilha de Mayo* (Maio), where a small church and a few dilapidated houses were discovered but the inhabitants remained hidden. It was common knowledge that Maio had hardly any population, 'so that no resistance would be met there'. Importantly this arid, stony island delivered 'an abundance of Buck, Goats, Barbary fowl and all sorts of poultry'. On the eastern side there was a small river from which drinking water could be fetched. Eighteen years later, on his outward-bound voyage in 1613, Jan Pieterszoon Coen had less good fortune and missed the island of Maio, which forced him to put in at *Isle Bravo* (Isla de Brava). He sent thirty-two armed men ashore on reconnaissance to test how the inhabitants would react. To some extent because the safety instructions were not properly observed, the group ran into an ambush in a narrow gorge and thirteen of the party were killed by the islanders.[5]

After a stretch of sailing plagued by sudden heavy storms, interchanged with periods in which they were becalmed and 'the sea seemed to be frozen', on 4 June the four ships crossed the equator. The expedition had now reached the zone of the south-east trade winds and the most important factor was to bear a course as far east as possible. If they were to drift to the west, they were in danger of running aground on the reefs of the Abrolhos off the east coast of Brazil, and whoever 'is trapped thererin must abandon the voyage and be forced to turn back'. Conversely, any later course too far to the east would bring the ships into the notorious calms of the Gulf of Guinea, with the chance that they could be forced to drift around for months in the tropical heat. Later the ideal middle route was fixed on the charts. This was called the *Karrepad* (Cart Track) or *Wagenweg* (Wagon Way) and can be seen on the chart dating from around 1700 on sheet 34. Cornelis de Houtman's ships managed to sail a course farther to the south, keeping east of the Abrolhos, assisted by the Brazil Current flowing south-westwards. At approximately 30 degrees south latitude they were able to profit from the prevailing westerly winds and set a course eastwards in the direction of the Cape of Good Hope.

At the beginning of July the first member of the crew died and, 'on account of the protracted use of salted food', others also began to display signs of disease. Because the provisions on board had been incorrectly stowed and had not been properly aired, these turned prematurely rancid and among the foodstuffs which had to be heaved overboard was all the cheese. At the end of July the leaders believed the fleet to be not far from the Cape of Good Hope where they hoped to find the desperately needed fresh supplies. On the *Hollandia* alone eleven had died by then and fifty men were ill, many afflicted by scurvy. On the 31 July the crews spotted the first *trombas*, the trumpet-shaped seaweed which was a well-known, welcome sign to Portuguese mariners that the Cape could not be far away. After rounding the *Cabo de Boa Speranza* (Cape of Good Hope) and *Cabo das Aguilhas* (Cape Agulhas, Needle Cape), the southernmost tip of Africa, on 4 August after four months at sea the anchors were finally dropped in *Aguada de Sam Bras* (Mossel Bay). Here it was possible to fetch drinking water with great difficulty by wading through the surf. The local Khoi people seemed prepared to supply a number of sheep and cattle in exchange for iron utensils; however, the fruit and vegetables which were absolutely essential to sufferers of scurvy proved to be unobtainable here.

Therefore, after a week it was decided to sail on to the island of Madagascar and try to find more supplies there, as had been the original plan. According to Portuguese sources, Antongil Bay (Baie d'Antongil) in the north-eastern part of the island was 'the best bay in the world for providing fresh victuals for ships'. Unfortunately, because of their unfamiliarity with the local navigational conditions, initially De Houtman and his men were unable to appraoch the east coast of Madagascar. Finally, after having been sorely tried, at the beginning of September they came across a reasonable anchorage in Ampalaza Bay on the south-west coast, in the vicinity of the present-day town of Androka. The many sick were put up in an improvised camp on an uninhabited small island in the bay. Because of the many dead who had to be buried there, it was given the lugubrious but appropriate name of *Hollandsch Kerkhof* (Dutch Graveyard). However, water and provisions were unattainable here, so that within a month the squadron was impelled to weigh anchor and seek fresh supplies in the more northerly situated St. Agustin Bay (Baie de St. Augustin). Apart for some meat, it transpired that here too there was little in the way of rations to be procured and moreover troubles flared up with the local inhabitants.

Therefore, on 13 December 1595, the decision was taken to set sail directly for Java, on a north-easterly course straight across the Indian Ocean. In the meantime, the crew had been halved and in the weeks that followed they were unable to prevent the ships from being blown due north along the east coast of Madagascar by heavy storms. This had the unexpected happy result that, early in January 1595, Antongil Bay was finally reached after all. There it did prove possible to take on an abundance of vegetables, limes and lemons. The scurvy quickly disappeared and, until they arrived in Java in June 1596, there was only one death to mourn. Later, the homeward-bound voyage from the Malay Archipelago lasted only six months, from the end of February to the middle of August 1597. It followed a course via Natal in South Africa and the island of St. Helena. Because of the presence of the Portuguese on the latter, it was impossible to take on supplies and, as they had not called at the Cape earlier, the last part of the route across the Atlantic Ocean once again turned out to be a real famine voyage for the decimated, weakened crew. When the last ship, the *Hollandia*, finally sailed home into the Texel Roads on 14 August 1597, only eighty-nine of a total of 249 men who had set sail had survived.

In later years, the first stretch of the route just described would not change markedly, even though occasionally weather conditions required an alteration in the course and other islands were visited. Once past the Cape, the strong southward Agulhas Current and the countervailing south-eastern winds blowing against it in the Mozambique Channel played havoc with the sailing ships. The eastern coast of Madagascar opposite Mauritius likewise proved a difficult area to manoeuvre for most of the year. This prompted Admiral Hendrik Brouwer, who was later Governor-General (1632-1636), to attempt a more southerly route on his outward-bound voyage in 1611. Sailing from the Cape for a distance of almost 1000 German miles (a good 7000 kilometres) on an easterly course between 35 and 40 degrees south latitude, ships could take advantage of the prevailing westerly winds enhanced by the Antarctic Circumpolar Current in this part of the ocean. They then steered north on the south-east trade winds and the West Australian Current in the direction of the Sunda Strait. After this route had been pioneered, the tiny islands of Amsterdam and St. Paul, which were later clearly positioned on the map by the later Governor-General Antonio van Diemen (1636-1645) during his outward voyage in 1633 (sheet 416), served as important points of orientation on this course. After 1616, the successful Brouwer Route was made compulsory in the instructions issued to Company ships bound for the Indies. The former route continued to be used for ships sailing to India and Ceylon.

Charts and Guesswork

Information about the prevailing wind systems, currents and doldrums as well as the possibilities for taking on fresh supplies during the voyage were methodically reported in ships' logs and recorded on charts. In the initial period, more than once it happened that a small island recorded on a chart was never found again or turned out to be located on different co-ordinates. Conversely, non-existent islands such as *Acencam* off the Brazilian coast and *St. Helena Nova*, supposed to be situated to the east of St. Helena, might be noted. The latter island was first recorded on Dutch charts around 1650, but was never sighted by a single ship. After St. Helena had been definitively occupied by the English in 1659, this *St. Helena Nova* could have served as an alternative replenishment stop for ships in the return fleets forced to sail past the Cape because of stormy conditions, and for years searches were carried out to locate it. In 1663 even an – unsuccessful – expedition was mounted by the homeward-bound fleet to take official possession of *St. Helena Nova*, and expel any possible Portuguese lurking there and establish a post.

Eventually, 'doubts' about whether the island 'had been recorded on the charts at its correct latitude' prompted a decision to look for more detailed information in Portugal. Inquiries in maritime circles there by the Dutch representative, the lawyer Johan Wolffsen, unequivocally revealed that 'no such an island is to be found anywhere in this world'. Advice was even solicited from the official Portuguese cosmographer, João Teixeira Albernas. He also confirmed that the island did not exist and cited various 'navigators' on Portuguese ships plying the route between Angola in Central Africa and Brazil who had never set eyes on the island. In 1679, the conclusion was finally drawn that the island had slipped onto the charts by mistake, when the skipper of a Company ship sailing from St. Helena had inadvertently 'stumbled upon' its other side and thought he 'had found a new island'.[6] According to the charts, *St. Helena Nova* lay on the same latitude as St. Helena, but a little farther to the east, very probably the result of some mistaken determination of the longitude. The problem of finding the correct degree of longitude at sea would only be solved with the invention of better navigational instruments, above all the chronometer, in the second half of the eighteenth century.

In principle, every island located in any way along the route was worth investigating to discover the possibilities for taking on supplies or of finding a safe anchorage in an emergency situation. Three years after the ship the *Maarsseveen* had sighted the Martin Vaz Islands off the coast of Brazil from close by in 1662, Assistant Georg Friederich Wreede was sent there from the Cape on the hooker *Pimpel* to survey them more thoroughly. He found nothing but 'steep cliffs' which would have made any landing there impossible. The next part of his exploration, in the direction of the neighbouring island Trinidade and of the non-existent *Ancencam* mentioned above, brought the unwelcome surprise of stumbling across the Brazilian coast shortly afterwards. According to the charts this should have been located at a far greater distance to the west.[7]

Sometimes an island which apparently could not be located was rediscovered by chance. One example of such a rediscovery is that made by Admiral Rijklof van Goens, later Governor-General (1678-1681), who on his outward-bound voyage in 1657 decided to follow a course at approximately 40 degrees south across the southern part of the Atlantic Ocean in order to take advantage of the prevailing westerly winds there. Despite the favourable season his ship, the *Orangien*, was hemmed in by icebergs, which had initially been mistaken for cliffs. Closer inspection did reveal that one of them was indeed a small island, which had not yet been noted on the charts. Van Goens's assumption that a new island had been discovered is understandable. The island in question was Diego Alvarez, now Gough Island (at nearly 41 degrees south latitude) in the Tristan da Cunha Group, but according to the contemporary charts this was located at 38 degrees south. In 1669, after the hooker *Grundel*, which had been dispatched from the Cape, had searched in vain for Diego Alvarez at 38 degrees, it was finally realized that the island must have been the same as the one Van Goens had observed three degrees farther to the south[8] (sheet 57).

---

1 The original inhabitants that the Europeans encountered at the Cape were Khoi and San. The Khoi (also Khoikhoi, Khoina, Koina or Koena) were called Hottentots by the Dutch because of the clicks in their language. These herdsmen travelled with their herds of cattle and flocks of sheep to the best pastures in a seasonal rhythm, and in the process sometimes covered hundreds of kilometres. The San, who lived mainly from hunting and gathering edible plants, were given the name Bushmen (Dutch: *Bosjesmannen*). Because of the founding of the Cape Colony in 1652 and the ongoing takeover of land by European farmers in the later Company period, the Khoi and San lost more and more grazing and hunting grounds, so that large groups were pushed to the periphery. In the course of time a mixing of these two groups occurred in these areas. In this case they are indicated with the term Khoisan. See Elphick, *Die Khoisan*; Penn, *The Forgotten Frontier*.

2 The original number of Khoi in the area between the mouth of the Olifants River in the north and the Breede River (Breërivier) in the east is estimated at about 50,000. Estimates of the mortality rate among them as a result of the smallpox epidemic of 1713 vary from 90% in the area around the Cape to 30% for their total population. Penn, *The Forgotten Frontier*, pp. 42-43.

3 Van Duin & Ross, *The Economy of the Cape Colony*, Appendix 4, p. 127.

4 Descriptions and quotations based on *Begin ende Voortgang*, vol. I; Mollema, *De Nederlandsche vlag*.

5 Colenbrander, *Coen*, vol. I, pp.1-2.

6 Van Dam, *Beschrijvinge*, vol. I.2, pp. 26-27; Leupe, *Het eiland St. Helena Nova*; Böeseken, *Dagregister en briewe van Zacharias Wagenaer*, p. 293, where mention is made of skipper Lodewijk Claes, the first to draw Santa Helena Nova on a chart; Sleigh, *Die Buiteposte*, p. 633.

7 Among others, see Van Dam, *Beschrijvinge*, vol. I.1, pp. 668-669.

8 Leupe, *Rijckloff van Goens aan de Kaap*, pp. 31-33; Van Dam, *Beschrijvinge*, vol. I.1, p. 668. For the earliest explorations of the Tristan da Cunha Group, see Schilder, *Voyage to the Great South Land, Willem de Vlamingh 1696-1697*, pp. 29-38.

Replenishment Problems

When all the conditions were favourable, the voyage between Texel and Batavia could be completed within six months, but in the early years of the Company bonuses were still being offered to commanders who could cover the route in seven, eight or even nine months. During a voyage, a stop at the Cape was obligatory. The time spent here used for taking on fresh drinking water, the purchase of cattle for slaughter from the local population and the recuperation of the sick could be subtracted from the total length of the voyage. Conversely, if a harbour other than the Cape was visited during the voyage, the commander, mate and merchant responsible for this decision were faced with the threat of a maximum fine of 600 guilders. This was approximately the equivalent of the annual salary of a commander. In later years these rules were adapted to the changing situations, but in principle remained in force for a very long time.

There were various reasons why such strict instructions had been compiled. One was of course the hoary adage 'time is money'. A short voyage meant that the ships and their crews could sooner be employed elsewhere. Besides this, the risks of illness and death among the crew were lowered. Bad water, which sometimes had to be sieved through the teeth to avoid swallowing the 'little worms' (weevils), rotten meat, beans and barley which had been nibbled by maggots and the rats on board, a lack of fresh vegetables and a complete absence of hygiene could literally decimate a crew. The surgeon could have all the remedies available in those times in his ship's chest, but he was powerless in the face of these as yet unknown causes of disease. In the journals of the Company surgeons which have survived, one can read they were often busy from morning to night with dispensing ointments, pills, powders and *concocta* which they prepared from the chemicals and the volatile oils of the medicinal herbs they had brought with them. Among the medications were many opiates, which at least helped to ease the pain.[9] Frequently, such a medicine chest was empty long before the end of the journey.

The medical situation was not helped by the criticism which was heaped on the qualities and reliability of the surgeons on board, especially remarks about their general incompetence and the frequent fiddling with the medicines available. The latter accusation implied that expensive preparations were sold before the voyage had even commenced and had been replaced by cheaper alternatives. The profession of ship's surgeon was not highly regarded, and consequently few well-qualified people ever applied for the vacancies. In later years, the switching of the medicines was countered by supplying a sealed medicine chest, which could only be opened after the ship had sailed. Quite apart from this, contemporary medical knowledge was still almost medieval, so that often even the best surgeons could only stand helplessly by.

The causes of disease were legion. A crew member might have contracted some illness even before he set sail. A few of the islands *en route* were notorious for being particularly insalubrious, such as malaria-infested São Tomé in the Gulf of Guinea. The most critical point was reached around the fifteenth week of the voyage, when as a rule scurvy began to manifest itself.[10] Earlier experience had unequivocally shown that fresh fruit and vegetables, especially limes and other citrus fruits, were the best remedy for this and other deficiency diseases. In 1601, commanders in the fleet led by Admiral Wolphert Harmensz were ordered to dose scurvy sufferers with 'two spoonfuls of lime water' every morning and evening. In 1614, Jan Pietersz Coen reported that 'on account of the stew of salt meat, well steeped with prunes and cooked in lime juice' patients were up and about more quickly.[11] In various ships' logs it is possible to read of the joy felt when it was possible to take on limes. Consequently, it was vitally important that not only should the voyage be completed as quickly as possible, but also that there were also suitable, permanent interim replenishment stations for the provision of fresh victuals. In the turbulent times in which the VOC developed, not least because of the many wars and the swiftly changing political alliances in Europe and Asia, this was an exceptionally tall order.

In the sixteenth century, the Portuguese mariners had already begun to plant vegetables and fruit trees and to release pigs, chickens and goats on the islands at which they called on their way to Asia. These sorts of provisions were sufficient as long as they were used only for their own, relatively small organization for shipping to Asia, but the rapid growth in the number of ships sailing to the Indies which burgeoned after the turn of the seventeenth century when the new trading companies in the Republic, England and France dispatched ships, augmented the pressure on these sources of food.

In their initial phase, the newcomers followed the Portuguese example. For instance, in 1605 Admiral Cornelis Matelieff had planted 'seven or eight small orange trees and had strewn many seeds everywhere; they had also made a garden by the river in which they had planted some small kapok and other fruit trees' on the island of Mauritius. More than thirty years later, Aert Gijsels, Admiral of the homeward-bound fleet in 1638, did the same at the Cape, on Robben Island in Table Bay. Commander Cornelis Gerritsz was ordered to sail to the island in a sloop 'to plant 109 Coconut palms and a large quantity of lime trees and pumpkin seeds in suitable soil, so that there by the Grace of God these will flourish'. The purpose was 'to serve the health of those who might happen to arrive here'.[12]

In early ship's logs there are a multitude of entries which report that upon arrival at such a carefully premeditated replenishment station, an earlier ship had revitalized her starving, ailing crew there and few edible foodstuffs remained. Moreover, not everybody, whether driven by hunger or not, was equally careful with the crops. In 1632, on his return voyage from the Malay Archipelago during which the ships put in at St. Helena, the *krankbezoeker* (almoner) Zeygert van Rechteren remarked in this context: 'at this place there were also beautiful Oranges but most of the trees had been damaged by our people and plucked prematurely so that the Fruits could not grow to maturity'.[13]

A Half-way House Settlement

In the course of time it was thus considered essential to have a reliable permanent replenishment station which offered the opportunity to recuperate. Ideally such a station should be situated half way along the route. It was possible to augment some supplies on the islands off the west coast of Africa, but at that point the longest part of the voyage would still be ahead. As has been mentioned earlier, in the southern part of the Atlantic there were only a few scattered small islands, some of them partly inaccessible. The only serious option was the island of St. Helena and for this reason on his homeward-bound voyage in 1633 former Governor-General Jacques Specx (1629-1632) formally took possession of it. It was then a regular port of call for the homeward-bound fleet and could offer an abundance of fresh fruit and vegetables (sheets 50-51). In spite of these advantages, the Company never got around to organizing a permanent settlement here. Moreover, the island was situated too far off the route of the outward-bound fleets.

East of the Cape, initially the island of Mauritius was a regular stopping place, but with the introduction of the much more southerly Brouwer Route, few outward-bound ships visited it after 1616. The east coast of Africa also did not seem to offer an alternative, after three failed attempts to capture the Portuguese stronghold in Mozambique by fleets under Admirals Steven van der Haghen in 1604, Paulus van Caerden in 1607 and Pieter Willemsz Verhoeff in 1608.

The Cape

'It has always been thought here that the Cape of Good Hope would be a suitable place for outward-bound ships to take on fresh supplies.'

The lawyer Pieter van Dam, who was well versed in his profession, knew this as none other when he noted this sentence in March 1701 as he rounded off his famous *Beschrywinge van de Oostindische Compagnie* (Description of the East India Company), nearly a century after the Dutch United East India Company, VOC had been chartered in 1602. Ever since he had been appointed the Company's advocate (a position which should be thought of as Secretary to the *Heren Zeventien*, the Board of Directors) in 1652, Van Dam had occupied this post continuously and consequently was the person best suited to accomplish this massive work of documentation. He had worked through all the dossiers, correspondence and contracts right from the initial years of the Company and in 1701, after more then six years, he was ready to present his manuscript to his superiors. From its earliest beginnings in 1652, Van Dam had been closely involved in the settlement at the Cape and is also likely to have been the most influential Company official in the related decision making at the highest level, and for this reason his information has been extensively used in this essay.[14]

For most of the men sailing to the East Indies, the rounding of the Cabo de Boa Esperança or the Cape of Good Hope and the more southerly Cape Agulhas, the southernmost tip of Africa, signalled that they were approximately halfway through their voyage. Long before 1652, many ships had called at the Cape for fresh supplies. It was also a fixed point at which to leave letters, buried in the sand under a marked stone or handed over to the Khoi, a number of whom had learned to communicate a little in Dutch or English with the passing of time. For a small sum of money they kept the documents until the next ship arrived to take them away. Experience had demonstrated that it was possible to anchor reasonably safely in Table Bay in most months and that the small rivers in the Table Valley could provide good drinking water throughout the year. It was usually possible to purchase animals for slaughter fairly cheaply from the Khoi. Victuals could also be supplemented with fish, *peguwijns* (penguins), shellfish and wild plants. In view of the fact that, apart from the nomadic Khoi, there seemed to be no local power holder who laid claim to the land, the newcomers from overseas regarded the area as *terra nullis*, upon which it was possible to lay a legal claim under European law. According to this one-sided interpretation (the Khoi did in fact consider that they did have a right to the land, as they tried to make unmistakably plain to Van Riebeeck and his successors), in principle the land was open to anyone who wished to take possession of it.

The Company had already been deliberating establishing a post there 'to ensure the replenishments essential to sailing to the Indies and preserving the health of the seafaring folk' for quite some time, when in 1619 the English proposed a co-operation with the East India Company (EIC), which was their counterpart to the VOC established in 1600, 'in building a fort at the Cape of Good Hope'. If the proposal were to become a reality, both companies would have to provide a ship to test the local situation. The VOC was certainly interested and the incumbent Company advocate, Willem Boreel, had this matter on his agenda for the talks in London that year, at which a contract was concluded with the EIC regarding co-operation in the areas of Asia in which both companies traded.[15] However, the VOC was firmly convinced that the dispatch of extra ships to the Cape was an unnecessary expenditure, because large Dutch fleets on their way to the Indies passed there every year and these could carry out the investigations without any trouble at all. Finally no binding agreements were made, and as a result of this shilly-shallying some rather wondrous events would take place at the Cape in July 1620.

Senior Merchant Nicolaes van Baccum, Admiral of the outward-bound fleet at the end of 1619, had been given instructions that each of his ten ships should put in at Table Bay and wait for one another there. While they were waiting, explorations were to be made 'from Saldanha Bay to Table Mountain, paying special attention to Table Bay, because it was thought that a place on its shores close by or in the vicinity of a freshwater stream, might be considered suitable for a stronghold'. Furthermore, an area to the east of the Cape, up to a distance of 40 to 50 miles, should be explored. All this should be carried out 'without any delay in the intended voyage, and with the clear intention of profit'; the admiral had to make an immediate decision about the idea of whether or not a settlement seemed feasible to him and could be of benefit to the Company.

After his arrival in May 1620, Van Baccum did indeed investigate a possible location for a stronghold on Table Bay, measured the valley and committed all this to a small map of which a copy has been preserved in the collection of the *Bibliothèque nationale de France* (sheet 66). It shows a small triangular fort already drawn in by the sea on the bank of a small river (possibly the Fresh River), on the same spot where more than thirty years later Jan van Riebeeck would actually build the first Company fort. Inscriptions on the map give information about distances and the quality of the soil as potential agricultural land. The intention was that further steps would be taken to establish a settlement the next year. Just as Van Baccum was about to leave the Cape, several EIC ships arrived on 5 July. Their commanders were informed of the plans. After a consultation with the councils of both their ships, Captains Humphrey Fitzherbert and Andrew Shilling decided to steal a march on the Dutchmen and solemnly declared the English King, James I, 'Supreme Head and Governor' of the area. The English flag was planted on a small cairn of piled up stones, which was given the name *King James his Mount*, and a proclamation of possession was written out and nailed to a post. The last ship in Van Baccum's fleet which arrived later witnessed the ceremony and could hand a translation of the proclamation to Governor-General Coen in Jacatra (Batavia).

'We have held a General Council of War here. Have taken possession of the land in the name of his Royal Majesty: and heaped up A Cairn of stones on a mountain, situated West-South-West of the Roads naming it King James's mountain, calling upon all who shall come here that they shall call it by the same name, to ensure that the Claim can be maintained here before the whole world. To that same purpose we have presented the Natives with his standard, so that they know him as their Monarch. We entreat you, should they with that same standard or without, to treat them in a friendly manner; As they have now become the King's subjects.'[16]

The Khoi will have accepted the King's standard as a gift of friendship from the English, but will certainly not in any sense have felt that they were now English subjects. The English flag flew above the hill at the northern end of Lion's Rump, which was known to the Dutch as *Leeuwenbil* ('Lion's Buttocks', now Signal Hill).

Setting the Boundaries

The placing of a sign of ownership or a border marker was regarded as legally valid among the European powers, and this extended to overseas. The oldest European sign of rights of possession in South Africa was the *padrão* or memorial stone set up by the Portuguese Bartholomeo Diaz, the first European to round the Cape, in 1488 in the vicinity of present-day Kwaaihoek, west of the mouth of the Bushmans River, more than 700 kilometres east of the Cape. This was the point at which Diaz turned back and, during his subsequent stay off the Cape Peninsula, a second *padrão* was placed, on present-day Cape Maclear to the west of Cape Point. One of the first actions undertaken by Vice Admiral Wybrant van Warwijck after his arrival in Mauritius during the 'Second Fleet' in 1598 was to erect a 'small plate with three coats-of-arms nailed to it, namely the Coats-of-Arms of Holland, Zeeland and Amsterdam, so that it could be seen that Dutch ships had been at that place'. In this case, it was more a matter of 'commemoration' than a formal sign of possession; this was still in the era of the earlier companies, which had been fitted out by private investors and did not enjoy either the official status or the sovereign authority of their successor, the VOC.

After the VOC had been incorporated in 1602, uniform standards or signposts bearing the Company's emblem and on the obverse that of the States-General were set up. As a rule, in peacetime the claims to possession these represented were respected by other European powers. Consequently, the indignation on the Dutch side knew no bounds when, under the gaze of the small Dutch garrison in Saldhana Bay which he had just captured, the French Admiral, Jacob Blanquet de la Haye, on his way to Madagascar and Ile Bourbon (Réunion) in his new-found capacity as 'Vice-Roy of the Indies', had the VOC flag and the standard ripped up out of the ground and substituted a French signpost in their place. It was to be another four months before the Political Council dared to restore matters to their former situation.[17]

From the very beginning, the territorial claims of the VOC at the most important places were naturally supported by the presence of permanent strongholds, but even beyond these actual possessions, until the liquidation of the Company, within the chartered territory reliance was generally placed on the legal force of the standards. For instance, as late as 1793 during his exploration of the west coast of South Africa, Commander François Duminy still set up standards in the bays which he mapped to forestall them being declared possessions by other, foreign powers. The northernmost of these was in Walvis Bay in present-day Namibia (sheets 238-239). It is not clear whether there was any statute of limitations on these claims to possession. Certainly, in the discussions held during the Peace of Westminster, which marked the end of the First Anglo-Dutch War in 1654, the English protested about the Dutch settlement at the Cape in 1652, arguing that they had already taken possession of that territory in 1620 and had 'also planted their flag there'. However, this argument was summarily discarded by the Dutch, and it was probably partly because of this that a few years later the English felt themselves free to take possession of the island of St. Helena, despite the proclamation to the same effect placed there by Jacques Specx in 1633.

Definitively at the Cape

After the remarkable events of 1620, the Gentlemen Seventeen were showered with ever more new proposals urging the establishment of a permanent VOC settlement at the Cape. One of the many proponents was Commander Aert Gijsels, who among a number of other positions later held that of Plenipotentiary Commissioner of the High Government in the Moluccas. He submitted his proposal in 1621 after he had returned home from his first period in the Malay Archipelago. Apparently he did not take the English possession of the Cape the previous year seriously, any more than did in fact Governor-General Coen, who had shrugged off this episode as 'current rumours to which no great importance should be attached'. Gijsels' proposal seems like a blueprint predicting later events:

'[…] concerning this I submit for Your Excellencies' consideration how necessary it is that in that area a small fort should be built in some suitable place, where some beasts would be available against the arrival of ships, likewise adequate accomodation for those ailing, where the sick could be left; whereupon the hale and hearty, who had previously been left there ill, should take their place, and so go on from ship to ship. In my opinion this would be good Christian work, and without such [an amenity] a vigorous people would daily be condemned to death.'

He was convinced that the elimination of the bonuses rewarding a fast voyage would be an additional and permanent advantage to the Company. Simply by being obliged to put in at the Cape, where the ships could be replenished with supplies which lay ready would mean that the voyage would take less time. Moreover, it would prevent commanders who had set their sights on a bonus from taking foolhardy risks by sailing on irresponsibly without revictualling in their efforts to win time. Gijsels had even heard officers boasting that if they 'should have had to remain fourteen days longer at sea, they would not have had three healthy men on the ship'.

It would be the duty of the commander at the Cape to ensure that sufficient cattle and sheep were purchased. Robben Island in Table Bay seemed to him to be suitable for raising sheep; 'horned beasts' should be grazed on the mainland. As soon as the indigenous people realized that the newcomers had settled there permanently, Gijsels thought, they would treat the Company servants in a friendlier manner. For the moment they considered the Dutch as enemies, 'because we always arrive suddenly, and if we cannot immediately procure some other animals or cattle, we march into the interior, seizing all we can lay our hands on'. On this point at least his expectations were not met. When it had become clear after the settlement at the Cape was launched in 1652 that the Dutch were there to stay, and moreover had seized the best grazing pastures for themselves, overtures of friendship on the part of the Khoi soon cooled. Yet nobody at that time could have possibly foreseen the full extent of the changes the VOC had initiated with its first and still very moderst establishment, and the enormous territorial expansion which would come in its train.

Gijsels envisioned fruit trees being planted and these had to be 'Dutch fruits: because this place appears to have a very salubrious climate, so that all the sick could be healed and grow sound within a short time by the compounding of remedies from fresh herbs'. Those who had fallen ill on board could recuperate on land until the arrival of the next ships, 'when an exchange could take place, and the ships could always sail with a refreshed, sturdy crew'.[18]

For the next three decades this and other plans for a settlement were temporarily shelved. Possibly in the first instance the Directors did take the formal occupation by the English seriously, even though it soon emerged that it had been an unauthorized action. A more important matter for consideration was that a heavy investment in buildings and the salaries of personnel would be required, just at a point at which the Company had to face the huge expenditure which had to be spent on the setting up, consolidation and expansion of its new overseas headquarters in Batavia. Governor-General Coen submitted urgent requests for more money and men for this purpose in every letter he sent. At exactly the same time, the coincidental definitive confirmation of the trade monopoly in the Moluccas, with the train of military, architectural and personnel demands this required, quickly swallowed up anything that happened to remain. Moreover, because just in this period the expected dividends for the shareholders failed to match up to the sanguine hopes which had been fostered, for the time being there was little interest among the Company's directorate in plunging into any new financial adventures.[19]

The first solution which was sought for the provision of fresh supplies was to make an improvement in logistics, making sure that sound ships were fitted out and seeing that they were adequately provisioned. Furthermore, strict sailing orders which would ensure the quickest possible voyage were handed out to the commanders and the ship's officers. There had been cases of ships which had made the whole voyage in six or seven months, without losing a single crewmember; after all the VOC had been established to pursue trade, not to build settlements. This last argument was repeatedly and explicitly formulated by the Gentlemen Seventeen in the instructions they issued; in later years these also extended to the settlement at the Cape: 'The building of a town is forbidden, with orders not to expand this Colony; everything should be constructed on a modest scale'.[20]

Interest in the Cape actually revived only after the return ship *Nieuw-Haerlem* (also *Haerlem*) ran aground on the northern shore of Table Bay in February 1647. Those on board managed to get ashore, but the ship was lost. As many provisions and trade goods as possible were salvaged, using rafts and cables, and then stored in an improvised tent. Forty men had the opportunity to sail to St. Helena on a passing English ship. Commander Leendert Jansz remained behind with sixty-two men to guard the precious Asian wares (François Valentijn estimated their value at a sum of nearly 185,000 guilders) until a VOC ship would come to fetch

---

9 Leuftinck, *Chirurgijns Zee-compas*; idem, *Harde Heelmeesters*.

10 Leuftinck, *Harde Heelmeesters*, diagrams on pp. 59-60 and 261-271. Mortality on board showed a critical rise around the fifteenth week of the voyage. Leuftinck assumes this to have been the effect of scurvy becoming the principal cause of death from that point.

11 Colenbrander, *Coen*, vol. I, p. 3.

12 *Begin ende Voortgang*, vol. III, p. 5; Nationaal Archief 1.04.02 record nr. 5052, fol. 109.

13 *Begin ende Voortgang*, vol. IV, p. 82.

14 Van Dam, *Beschrijvinge*.

15 Van Dam, *Beschrijvinge*, vol. I.1, pp. 77 and 271-272.

16 Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 1072, fol. 277; Raven-Hart, *Before van Riebeeck*, p. 104-107.

17 Theal, *History*, vol. II, p. 182-183; *Resolusies*, 16 February 1671.

18 [Artus Gijsels], *Verhaal van eenige oorlogen*, p. 630-637; Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 11188.

19 Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, p. 28.

20 Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 4034, fol. 138.

Cornelis Verbeeck schilderde in 1625 dit gezicht op het eiland St. Helena, waarvoor hij als voorbeeld de gravure in het in 1596 uitgegeven *Itinerario* van Jan Huyghen van Linschoten nam. Het schilderij werd door hem gestoffeerd met (waarschijnlijk) de schepen van de uitgaande vloot van admiraal Pieter Willemsz Verhoeff, die op 15 mei 1608 bij St. Helena voor anker ging. Middenvoor ligt vermoedelijk het vlaggeschip de *Geunieerde Provintien*, dat de Statenvlag voert met een rode leeuw op een geel fond. Het schip geheel links is geïdentificeerd als de *Hollandia*, rechts van het midden ligt de *Amsterdam*. Het eiland St. Helena werd vooral door retourschepen vanuit Oost-Indië als verversingsplaats aangedaan. Collectie: Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, A.1901; olieverf op paneel, 1625, 24,5 x 55 cm.

In 1625 Cornelis Verbeeck painted this view of the island of St. Helena, for which he took as his model the engraving in the *Itinerario* of Jan Huyghen van Linschoten published in 1596. He furnished the painting with (probably) the ships of the outward-bound fleet of Admiral Willemsz Verhoeff, which anchored off St. Helena on 15 May 1608. In the centre foreground lies presumably the flagship, the *Geunieerde Provintien*, which is flying the States flag with a red lion on a yellow field. The ship on the far left can be identified as the *Hollandia*, and to the right of the centre lies the *Amsterdam*. The island of St. Helena was mainly visited by ships returning from the East Indies as a place to take on supplies. From the collection of the *Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam*, A.1901; oils on panel, 1625, 24.5 x 55 cm.

---

them. As quickly as possible, the men constructed a small fort on a 'high, steep sand dune', which was given the name *Zandenburg*; it was designed by Reijnjer van't Zum (or Reinier van Tzum), Commander of the return fleet concerned. More than a year after the shipwreck, Jansz and his men were picked up by the return fleet of Admiral Wollebrant Geleynsz de Jongh. Travelling with this fleet was also Merchant Jan Antonisz van Riebeeck, who was being sent home from the East after having fallen into disrepute on account of malversations in his last posting in Tonquin (Tonkin). On his return to Amsterdam, with his own personal experience to back him up, Leendert Jansz with the help of Junior Merchant Matthijs Proot composed a *Remonstrantie* (Petition) noting the possibilities of making a settlement at the Cape. By and large this corresponded to the ideas which had been previously formulated by Gijsels.[21]

In June 1648, the *Remonstrantie* was discussed in the Amsterdam Chamber, after which it was forwarded to the Gentlemen Seventeen with a positive recommendation. It seemed that the time was ripe to launch such a new initiative, undoubtedly as well because of the rising prices the Khoi had been asking for their cattle. The deforestation of the islands in the Atlantic, St. Helena in particular, was making replenishment increasingly difficult. Furthermore, in the preceding decades, the strategic importance of the Cape on the sailing route to Asia had been steadily emerging. The power which could permanently claim this 'gateway to the Indian Ocean' or 'the Gibraltar of Africa' could refuse its rivals fresh supplies, or at the very least ask exorbitant prices for them. In this early period, the English East India Company could not yet rival Dutch sea power in the East, but eventually in 1795 on the orders of the British Crown with the formal permission of Stadtholder William V, who had fled to England, it would make itself master of the Cape for precisely these reasons. In a nutshell, as Major P.H. Gilquin, Director of Fortifications and Head of the Artillery stated in his report on the defence of the Cape in 1784: 'The Cape of Good Hope should be seen as the key to the Indies'.[22]

A settlement on Table Bay on the north coast of the Cape Peninsula, which offered a fairly safe anchorage for ships and whose immediate environs could provide enough good agricultural land, a cattle-keeping indigenous population, salt pans for preserving meat and fish and an abundance of firewood, appeared to be the best option. The financially sound position of the Company around 1650 will have been the deciding factor, as it was now in a position to risk making the requisite large investments.[23] After his humiliating repatriation from Batavia in 1648, Jan van Riebeeck was anxious to rehabilitate his reputation and continue his career in the VOC. From some unknown source he had obtained as copy of the *Remonstrantie*, and he made comments on it which he then submitted to the Amsterdam Chamber. After both Leendert Jansz and Matthijs Proot had refused to undertake making a settlement at the Cape, the Company finally approved of Van Riebeeck's proposal that he be appointed commander to lead the mission, with the rank of Senior Merchant. Van Riebeeck saw this commission, which was in fact no more than temporarily running a glorified farm, as a step up to a higher Company position in the Indies. However, his agreement with the Gentlemen Seventeen that, after the fort had been completed, his name would be put forward for such an office was later not honoured. After a decade, Van Riebeeck was finally reposted as Governor in Malaka (1662-1665).

From *Caabse Vleck*, the Hamlet at the Cape, to Cape Colony

Directly after the arrival of the first three ships of Van Riebeeck's expeditionary fleet in Table Bay on 6 April 1652 (the other two arrived the following month), formal possession was taken of the Cape. After about four months, the total of 162 pioneers who had come from the Netherlands, among them fifteen women, took up residence in the first, as yet uncompleted small fort. In the beginning, they had camped in tents and huts on the beach. As was usual in the Company, even for this tiny group, an administrative body organized according to the formal Company model had to be installed. This is briefly described below. In the following succinct sketch of the spatial development of the settlement on Table Bay, the emphasis is placed on its three chief purposes: defence, food production and the care of ailing crew members. These topics will be discussed at length and with much more detail in the descriptions of the individual maps and topographic drawings.

Administration and Inspections

Commander Van Riebeeck was assisted by a Political Council. Commander (later Governor) and Council at the Cape were responsible to both the Governor-General and the Council of the Indies in Batavia, together forming the High Government, and to the Company's Board of Directors in the Republic. This rather impractical situation was adjusted in 1732; after that the administration at the Cape was directly responsible only to the Gentlemen Seventeen,[24] even though it continued to report to Batavia. A Legal Council judged transgressions and a *Weeskamer* (Orphan Chamber, which dealt with wills and questions of inheritance) was established in 1674. The first man called to be minister of religion there in 1665, when a Church Council was founded, was Johan van Arckel.[25] The Reformed Church was the only denomination permitted and the ministers were employed by the Company. The repeated, urgent requests of the many Lutherans to be allowed to build their own church were only granted in 1780. Governors were appointed to administer the hospital. As the number of *vrijburgers* (free burghers) increased, from the end of the seventeenth century their insistence that they be allowed their own representation in the administrative bodies intensified. However, although places were eventually granted them in the various administrative bodies, until the very end the Company remained the omnipotent authority.

Periodical inspections were carried out at the Cape by visiting Commissioners, some of them sent directly from the Republic, others from Batavia. Usually they were men of higher rank than the Commander or Governor of the Cape. In the eighteenth century, the majority of these Commissioners to inspect the Cape were high-ranking colonial officials who were on their way home from the East Indies. Their advantage was that they at least knew how the Company was run overseas.[26] Generally speaking, none of the parties concerned was happy with this situation. The Commissioners complained that during their brief sojourn at the Cape they did not have enough time to accustom themselves to the way it was run to give a properly considered judgement. The Cape Government sang its version of the same song. The main problem its members encountered was that the Commissioners sometimes left behind contradictory advice or orders. For this reason, Governor Simon van der Stel (1679-1699) advised his son and successor, Willem Adriaan van der Stel (1699-1707) to ignore their recommendations as much as possible. Apart from these regular inspections, at the end of the eighteenth century a few military commissions with special powers were dispatched. Their task was to draw up a report on the state of the defences at the Cape and to submit suggestions about how these could be improved.

The Fort

The instructions to Van Riebeeck demanded that his first action should be to build a small fort which could accommodate a garrison of eighty to ninety men. Directly after his arrival he was to seek out a suitable site, which should have some land next to it which could be reserved for the future *thuyn* (garden) for the cultivation of fruits and vegetables.[27] In the months after his arrival, consulting the design handed him by the Gentlemen Seventeen, with the use of 'shovels, spades, picks, mattocks and wheel-barrows', a rectangular earthen stronghold with corner bastions was constructed. Its outer measurements were 85 metres in the square with an inner courtyard of 50 by 50 metres; the walls were about 2.5 metres high (sheets 69-70, 76). The location of the first fort corresponded almost exactly with the site which Nicholaes van Baccum had proposed in 1620, on the eastern bank of the 'small, freshwater river' which flowed into the sea off the slopes of Table Mountain. It was given the name Fresh River (*Verse* or *Varsche Rivier*, *Soete Rivier* on old Dutch maps).

While the crews laboured on the fort in wind and weather – it was winter at the Cape – and squalls sometimes blew them wheelbarrow and all off the wall, Van Riebeeck investigated the land around the fort and farther into Table Valley, looking for the possibilities for the cultivation of crops. His remarks in the *Daghregister* (the daily journal kept at the settlement) are peppered with such remarks as 'the finest and flattest clay ground and other fertile soils' and 'is so suitable and fertile that neither Formosa, which I have seen, nor New Netherland, of which I have heard tell, can be compared to it'. It was not without reason that he was later reprimanded by the Gentlemen Seventeen for having presented far too rosy a picture. The *tuynier* (gardener) or horticulturalist Hendrick Hendricx Boom began to carry out experiments with seeds which had been brought from the Netherlands. In his work he was assisted by only one man to do the actual spadework, because no more could be spared from the construction of the fort. In the meantime, a cow or a sheep could occasionally be purchased from the Khoi, and the ship's victuals which had been brought with them were supplemented with such wild plants as *mosterdblad* (rocket) and wild purslane, quantities of fish and sometimes a sea cow 'being meat which tastes like veal'.[28]

On 15 May 1652, the as yet unfinished stronghold was given the name *Fort de Goede Hoope*, which was also the name of one of the five ships which had sailed for the Cape under the command of Van Riebeeck. The four corners or bastions were called after the other four ships, of which the last two – the *Walvisch* and the *Oliphant* – had just arrived: *Drommedaris*, *Walvisch*, *Oliphant* and *Reijger*.

More than fifty crew members who had fallen ill on board were brought ashore to recover, after which they too would be be set to work helping with the building work so that 'at the first opportunity', they could travel on to Batavia. This signalled the beginning of the third main task assigned the Cape, that of caring for those who had fallen ill on board.

Later in 1652, the first reports of war with England (First Anglo-Dutch War, 1652-1654) arrived, which removed all doubt that even in the next year they might have to face the real possibility of an English attack. By now it seemed that the fort was strong enough to withstand an assault from the sea, but the real purpose was 'to be able to stop [the enemy] from landing on this side of the Salt River by cannon fire, for which purpose a redoubt, on a certain high dune, the same side of the mouth as the fort, would be highly desirable'. Within the space of a month, on a foundation of faggots 'resembling cribwork on the Rhine', the small stronghold *Duijnhoop* was completed on 7 February 1654. On it 'were mounted 2 twelve-pounders with which (as could the cannon in the fort) it was hoped that landings in boats between here and the Salt River could be freely hindered, and perhaps if needed also to protect the roads' (sheet 72). With its completion it seemed that the coastal defences were adequate, at least for the time being. The considerable additional military reinforcement to which the new colony would be subjected not very much later will be discussed in the chapter dealing with defences at the Cape.

The Company Garden

After a perilous beginning in the first winter, during which the crops were destroyed by gales and floods, work was begun on the garden laid out behind the fort. As time passed, this would gradually produce more fruit and vegetables.[29] In the *Daghregister* for 1653 it is reported with obvious satisfaction that the first supplies of food had been made available to passing Company ships. These included the *Breda*, *'t Lam* and the *Naarden* which arrived on 22 December of that year and 'all of them carrying many sufferers from scurvy, so that abundant provisions of cabbage and other vegetables were immediately sent on board as nourishment'.

Tall laurel hedges were planted around the garden to protect it from the winds, but despite these efforts in the long run it transpired that only low-growing crops could be successfully cultivated; grain and vineyards were a failure. Furthermore, the soil in the Company Garden behind the fort was not as fertile as had originally been thought. This discovery prompted an extension of the garden in a south-westerly direction. The section on the sea side was gradually transformed into a park containing vegetable beds and fruit trees, in which many seventeenth- and eighteenth-century strollers would wander at their pleasure. Even today it is worth visiting the Company Garden in the old centre of Cape Town, the City Bowl. The garden beds situated directly behind the fort later lost their horticultural function and eventually made way for urban development.

---

21 Western Cape Archives and Records Service, 1/1 record nr. C 274: transcription of the *Remonstrantie* in Godée Molsbergen, *Jan van Riebeeck*. See also the diary of Leendert Jansz, 25 March - 14 September 1647, in: Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 1166, fols. 842-853.

22 For the importance of the Cape, see for example Roux, *Die verdedigingstelsel*; Nel, *Die Britse verowering*.

23 Gaastra, *Geschiedenis van de VOC*, p. 28.

24 Schutte, *Kompanjie en koloniste*, p. 187.

25 Biewenga, *De Kaap de Goede Hoop*, p. 118.

26 Böeseken, *Nederlandse Commissarissen*; idem, *Die Nederlandse Kommissarisse*.

27 The descriptions given below, including the various quotations, are based on Van Riebeeck, *Daghregister*, vol. I.

28 At the Cape, the term *zeekoe* (sea cow) was mainly used to indicate a hippopotamus, but sometimes also applied to the dugong, a species of Sirenia commonly found along the coasts of the Indian Ocean at the time. The tusks of the males were considered as valuable as the ivory of elephants.

29 Voor de geschiedenis van de Compagniestuin: Karsten, *The Old Company's Garden*.

Better soil, especially for growing grain and for vineyards, was initially discovered along the banks of the Liesbeek River east of Devil's Peak and Table Mountain, where Van Riebeeck set up an experiment with a piece of land near 'the small stands of round wood' (in the present-day suburb of Rondebosch) which he had cultivated and sown. The positive results this yielded meant that reclamation of land was concentrated in this area and it was here in 1657 that the first grants were handed out to private individuals. The majority of the people known as *vrijburgers* were former Company servants who had served out their contract at the Cape or had in the intervening period asked for a discharge from service and had qualified to become free burghers.

Domestic Premises

Shortly after the first free farmers had been granted their land, others began to request permission to set up their own small business after the termination of their contracts. The first tradesmen's premises were granted to fishermen, on sea side plots close to the roads, but within a few years a re-organization was thought advisable because the original holdings were too small and had sprawled out without any regular pattern or planning. Consequently, in the 1660s on both sides of what was known as *Zeestraat* (Strand Street), new grants of land in private property were made, stretching from the square in front of the fort to the foot of Lion's Rump. Thereafter, in the course of time, building blocks developed along its side streets, the *Eerste-*, *Tweede-*, *Derdebergdwarsstraat* (St. Georges Mall, Burg Street, Long Street). Parallel to Strand Street the *Heerestraat* (Castle Street), *Olifantstraat* (Hout Street) and *Bergstraat* (Shortmarket) were the first to be laid out.

The settlement was entered from the sea side and its further expansion took place mainly along these main streets parallel to the coast with side streets running in the direction of Table Mountain. Later in the seventeenth century, the small rivers were canalized and their course redirected alongside the Company Garden, with some man-made canals branching off in the town, bearing such grand names as *Heerengracht* (Adderley Street) and *Keizersgracht* (Darling Street).

Private Gardens

In a somewhat later phase, larger allotments of horticultural land were granted to private persons on the lower, southern slopes of Table Mountain. These had a maximum size of 2 Amsterdam *morgen* (ca 1.6 hectares) and were intended to supplement the small scraps of land which constituted the yards around the town houses. Here citizens could cultivate vegetables and fruit for their private use. To ensure that this land could be assigned other purposes at a later stage, initially it was only leased, but because of their success the plots were soon transferred into private property. Gradually this area transformed into a sought-after part of the town where many a grand mansion arose, in some ways comparable to the *Ommelanden* of Batavia. Despite the prohibitions on growth imposed by the authorities, the *Caabse Vleck*, the Township at the Cape could not be stopped in its development into an urban settlement of sizeable proportions, which in the late eighteenth century would be officially given the name of *Kaapstad*, Cape Town.

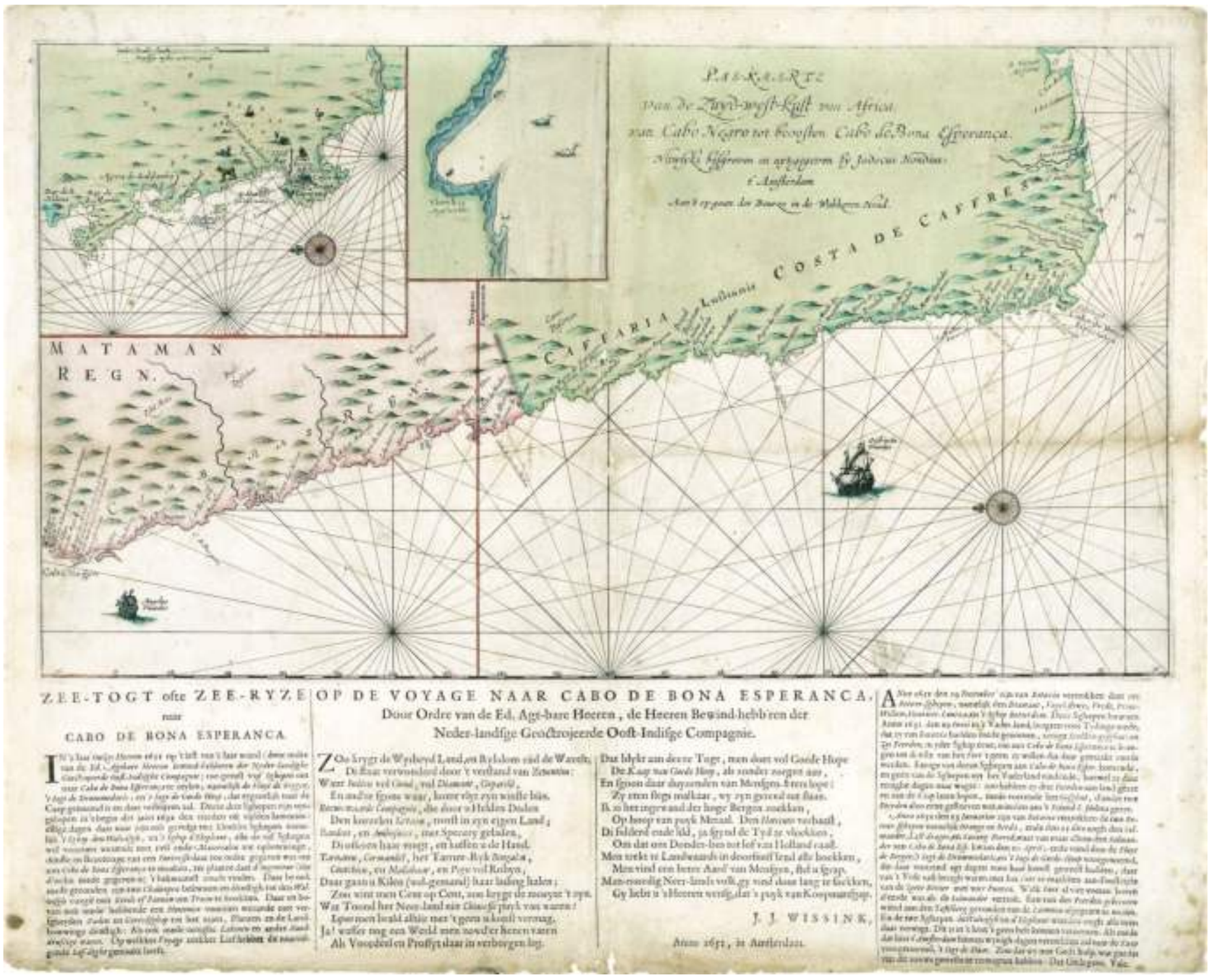
Hospitals

The third function which had been assigned to the Cape, the care of ailing crew members, required a huge investment. The ever larger size of the hospitals successively built in the town is a measure of two factors: the enormous expansion in the number of sailings to and from the Malay Archipelago, and the lack of progress in the art of medicine.[30] Chief Surgeon Adriaen de Jager had come to the Cape with Van Riebeeck in 1652 expressly to care for the sick. Initially he accommodated his patients in tents; later this was in a small building in the fort which was calculated to accomodate twenty men. At the beginning of 1656, the first larger, 'splendid hospital with a stone wall' was completed. It was located 'in the hornwork before the fron of the fort', and could shelter at least eighty patients (sheet 75). A committee of three governors was appointed; its members consisting of the almoner for regular prayers, the chief surgeon *ex officio* and the sergeant of the fort, whose experience 'best suited him to detect if there were some malingerers skulking among the sick' who had protracted their illnesses.[31] However, by 1663 this little hospital was already considered too small and as it had fallen in disrepair even in the few years of its existence, it was decided to include a new hospital in plans for the enlargement of the hornwork (sheet 78). In April 1664 the ridge-pole had been laid, and in true Cape fashion this landmark was not celebrated with the customary *pannenbier* (a drink traditionally given out to the builders on such occasions in the Netherlands) but with a grand banquet liberally sprinkled with beer and spirits.[32]

Not fifteen years later this edifice too had become dilapidated and was 'virtually beyond repair', whereupon a temporary solution was found by 'using the old rice warehouse for this purpose'.[33] This was situated on the coast at some distance from the new Castle and in the next few years seemed to be satisfactory, until the arrival of the homeward-bound fleet of 1696, carrying 678 sick, made it painfully obvious that its admission capacity in an emergency was totally inadequate. Accommodation had to be sought for the patients as far out as the market square. Consequently, in 1697 the first stone was laid for a hospital calculated to have an admission capacity for 500 to 600 patients. It was located in the north-western part of the Company Garden, west of the church and the slave quarters (sheet 131). The first patients were admitted to the new institution in October 1699. The board of governors was extended; 'external matrons' were appointed to supervise the preparations and dispensing of the food for the patients and the staff (they were later superseded by one 'internal matron'), and slaves from the neighbouring slave quarters were made available for the daily care of the patients and the cleaning of the wards. When push came to shove, all these new arrangements did not contribute greatly to the alleviation of the lot of the patients. There were complaints about overcrowded, stuffy, low-ceilinged wards, a permanent stench and ubiquitous dirt and rubbish; as a consequence, patients whether recovered or still ailing could continually re-infect others. The regular escapes by patients to visit a 'neighbouring Inn or drink shop' finally forced the hospital governors to have iron bars installed in the windows and to surround the complex with a 2.5 metre high wall.[34]

Later, a few improvements were made to the building and the way in which it was run, but despite this in 1765 Governor Rijk Tulbagh (1751-1771) and the Political Council reached the conclusion that the only real solution would be a completely new edifice to replace the hospital which was by then going to wrack and ruin. In the same year, an 'accurate Plan or Drawing of the aforesaid building to be newly constructed' was submitted, both to the Company's directorate in the Republic and the High Government in Batavia. Having solicited advice, the Gentlemen Seventeen rightfully adduced the criticism that the site of the former building was unsuitable because it was hemmed in by 'Cape dwellings' and was therefore 'not situated in a position which was sufficiently airy to afford those ailing enough fresh air'. Furthermore, the lack of enough drinking water 'was enough reason by itself to seek another site'.[35] It is remarkable how well informed the Directors were on this occasion and they were better able than Tulbagh and the Council to place their fingers on the weak spot. In the aftermath, various project proposals and their accompanying ground-plans were sent back and forth and discussed at length (sheets 140-142). The result became apparent only in 1772, seven years after the submission, when the first stone was laid by the successor to Tulbagh, by then deceased, Governor Joachim van Plettenberg (1771-1785).

The new hospital was designed to accommodate 1450 patients, indeed an ambitious plan and 'a work of Considerable elaborateness', as the Political Council itself chose to formulate. A separate construction team with overseer was formed



Ter gelegenheid van de 'Zee-Togt ofte Zee-Ryze naar Cabo de Bona Esperanca' door Jan van Riebeeck en de zijnen, die op 24 december 1651 uit Texel waren vertrokken, werd in 1652 in Amsterdam deze *Pas-Kaarte van de Zuyd-west-kust van Africa, van Cabo Negro tot beoosten Cabo de Bona Esperança* uitgegeven, met een lofdicht door J.J. Wissink. In dit gedicht staan onder meer de volgende strofen: 'En sgoon daar duyzenden van Mensgen-Eters lope / Zij ete slegs malkaar, wij zijn gereed tot slaan', die bij uitstek de indertijd populaire maar foutieve Europese visie op de inheemse Khoi-bevolking aan de Kaap verwoorden. Mogelijk werd dit vermeende kannibalisme onder de 'Hottentotten' afgeleid uit het bijschrift bij het inzetkaartje van de Mosselbaai op de kaart van de Eerste Schipvaart (zie blad 20), waar wordt vermeld dat de inwoners rauw vlees eten. Het 'slaan' echter, in de betekenis van de verdrijving van de Khoi uit hun woongebied, zou naderhand volledig worden bewaarheid.

Uit de verouderde naamgeving op de kaart – de Tafelbaai heet ook nog 'Bogt van Sardanje' (Saldanha) en het Robbeneiland wordt mede 'Eyl. Cornelia' genoemd, beide naamgevingen door admiraal Joris van Spilbergen in 1601 – kan wellicht worden geconcludeerd dat voor deze kaart een oude koperplaat van de graveur en uitgever Jodocus Hondius I (1593-1612) of zijn zoon Jodocus II (1593-1629) gebruikt werd, waaraan het nieuw gegraveerde gedicht werd toegevoegd. De inzetkaartjes tonen de zuidwestkust van Afrika en de 'Vlees Baij' of 'Agoa de S. Bras'. Naamsverwarringen kwamen in de eerste decennia van de vaart op Oost-Indië veelvuldig voor, zoals in dit geval waar de Mosselbaai is verward met de Vleesbaai. Collectie: Maritiem Museum Rotterdam, K47; koper-gravure op papier, gekleurd, 28,5 x 52,5 cm, 1652.

On the occasion of the *Zee-Togt ofte Zee-Ryze naar Cabo de Bona Esperanca* (Sea-Voyage to the Cape of Good Hope) by Jan van Riebeeck and his men, who had set out from Texel on 24 December 1651, this *Pas-Kaarte van de Zuyd-west-kust van Africa, van Cabo Negro tot beoosten Cabo de Bona Esperança* (Chart of the South-West coast of Africa, from Cabo Negro to a point East of the Cape of Good Hope) was published in Amsterdam in 1652, with a eulogy by J.J. Wissink. This poem includes the following lines: 'And though thousands of man-eaters walk there / They eat only each other, [and] we are ready to smite them', which expresses excellently the then popular but erroneous European view of the indigenous Khoi population at the Cape. It is possible that this supposed cannibalism among the 'Hottentots' was derived from the caption attached to the inset map of Mossel Bay on the map of the First Fleet (see sheet 20), where it is stated that the inhabitants ate raw flesh (meat). The 'smite', on the other hand, in the sense of driving the Khoi from their homelands, would later turn out to be completely true. From the obsolete names on the map – Table Bay is still called *Bogt van Sardanje* (Saldanha Bay) and Robben Island is also called *Eyl. Cornelia*, both names given by Admiral Joris van Spilbergen in 1601 – one can probably conclude that for this map an old copperplate by the engraver and publisher Jodocus Hondius I (1593-1612) or his son Jodocus II (1593-1629) was used, and the newly engraved poem was added to it. The little inset maps show the south-west coast of Africa and *Vlees Baij* or *Agoa de S. Bras*. Confusion of names occurred frequently in the first decades of the trade to the East Indies, as in this case where Mossel Bay is confused with Vlees Bay. From the collection of the *Maritiem Museum Rotterdam*, K47; copperplate engraving on paper, coloured, 28.5 x 52.5 cm, 1652.

'to ensure that the remaining as yet unfinished work of the Honourable Company did not grind to a standstill'. Sergeant Marthinus van Oorde was appointed 'overseer' and he continued to perform this duty until his death in 1779. He was just able to witness the transfer of the first patients from the old hospital to one of the completed wings of the new building. At that moment building costs had already soared to more than 200,000 guilders and eventually the total cost would even rise to more than half a million, despite the fact the building was never quite finished.

While the foundations were being laid, it was discovered that 'in order that the foundations of the Epidemic building of the new hospital now under construction are of the same level, they must be constructed so high above ground level, that all the aforementioned stone foundations, Instead of being filled in from inside [with rubble], if laid with beams and filled in between with Stones, could be Suitably appropriated as spacious Warehouses'. This suggestion was indeed followed and as a result one part of the hospital had three storeys instead of the planned two. On 15 April 1777 it was reported that the cellars had been completed and were now being used as warehouses, and that 'the two Upper Storeys were properly in order, to the extent that if the old hospital, which because of its Ruined state it is very much feared might be on the Point of collapse, a great number of the Incapacitated could immediately be moved to the said new Edifice as it offers far more capacity than that which could be accommodated in the old hospital'.

Hence the hospital was gradually transformed into a multi-functional complex and eventually patients were to disappear from it entirely. The first step on this path was set with the arrival of foreign mercenary regiments which had been hired to defend the Cape during the Fourth Anglo-Dutch War (1780-1784). The first such regiment to arrive in July 1781, the French *Régiment de Pondichéry*, under the command of Colonel Thomas Count de Conway, was accommodated in a warehouse in the town, but for those units which arrived later the hospital proved to be the only suitable barracks. Housing for the patients had to be sought in the town, and it is an informative journey to follow this hunt for accommodation on account of the report compiled by the members of the commission:[36]

'Furthermore, searching around the Cape we have been unable to find any place or warehouse large enough to accommodate the sick, but we have viewed what is Known as the Silk-spinning house or the Grain warehouse of The Honourable Company, which consists of three storeys, and have found this to be both good and serviceable, and there as many as 400 Patients could be accommodated, but the grain which is stored there would have to be moved, and the small, very sound annex standing there could be Well used either as a Galley or could be turned into Accommodation for those employed at the hospitals, if some small alteration is made to the Chimney there and if latrines are installed in the rear courtyard. Finally in the Honourable Company's Slave Lodge we have also found the Bandit Loft, as nowadays bandits are no longer kept there, to be excellently suited for the patients who are suffering from light injuries, and are mobile and Standing, and nearly One Hundred People could be placed there and should the Apothecary from the old hospital be removed, which has double level basements, 100 more Sufferers could find a place.'

In 1783, the 1000 man-strong De Meuron Regiment was quartered in the partially finished hospital. Among its number was the military engineer Louis Michel Thibault, who was to enter the service of the Company two years later. It was probably Thibault who made the drawing of the view from the hospital on page 142 below, on which the unfinished walls with the bow windows can clearly be made out. The hospital building would be worked on for many more years, until the British invasion in 1795 ended all this. After that the entire complex was used as a barracks and continued to fulfil this function until it was demolished in 1903. It is still commemorated in the present Barrack Street.

Population

In the years immediately after 1652, the limited area of agricultural land which could be cultivated by the few available Company servants was barely sufficient to feed themselves, let alone victual the ships. Food was even regularly stolen from the Company Garden to ease the hunger. Initially it was still possible for Van Riebeeck to recruit some extra personnel at the Cape by periodically 'pinching' crew members from passing ships, but it was quite obvious that in the long run this could not present a structural solution.[37]

30 Leuftinck, *Harde Heelmeesters*.

31 *Resolusies*, 29 January 1656; see also the attached *Reglement*.

32 *Resolusies*, 23 May 1663.

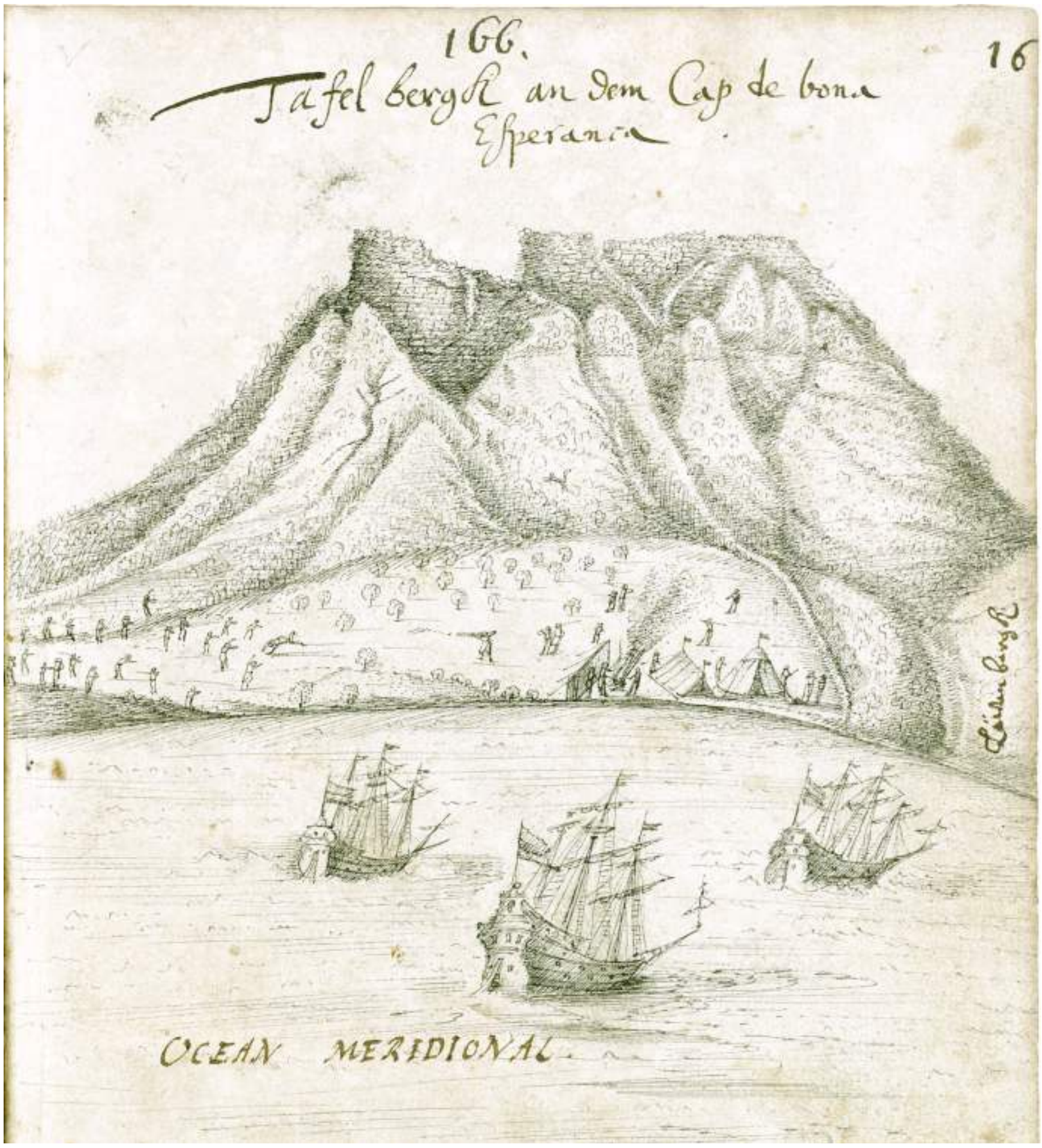
33 *Resolusies*, 19 March 1676.

34 Whiting Spilhaus, *Company's Men*, pp. 154-155; Leuftinck, *Harde Heelmeesters*, p. 144.

35 Western Cape Archives and Records Service, 1/1 record nr. C 517, fol. 230.

36 *Resolusies*, 23 April 1782.

37 The sections below are mainly based on contributions by Leon Hattingh. See also Hattingh, *Grondbezit*; Van der Merwe, *Die trekboer*; Van Riebeeck, *Daghregister*; Böeseken, *Jan van Riebeeck*.



De als VOC-soldaat naar Oost-Indië vertrokken Thüringer Caspar Schmalkalden deed op zijn heenreis in september 1646 de Kaap aan, waar destijds nog geen Europese nederzetting was. De zieke schepelingen werden gewoonlijk in tenten op het strand ondergebracht om bij te komen. De noodzakelijke verversingen konden meestal wel worden verkregen van de Khoi, maar wanneer die niet bereid waren (voldoende) vee te verkopen, werd door de hongerige schepelingen meer dan eens met wapengeweld opgetreden. Op deze tekening van de 'Tafelbergh an dem Cap de bona Esperanca' uit Schmalkaldens reisjournaal is te zien hoe een musketier een Khoi neerschiet. Het incident vond plaats toen op 22 september een grote groep Khoi naar het Hollandse kamp kwam om te handelen en daarbij geen acht sloeg op de schildwachten, die hun te kennen gaven dat zij op afstand moesten blijven. Terwijl de soldaten met brandend lont bij de musket in aanslag stonden, sloeg bij een van hen onverwachts een vonk onder het deksel van de nog gesloten kruitpan, waardoor het wapen afging. De getroffen Khoi was op slag dood, waarna de anderen van de admiraal eisten dat ook de schutter gedood zou worden. Om de verhoudingen niet verder te verstoren werd dit toegezegd, waarna de soldaat voor de ogen van de verzamelde Khoi in de boeien werd geslagen en naar zijn schip werd gebracht, 'allwo er sollte erschossen werden'. Dit laatste gebeurde in werkelijkheid natuurlijk niet, maar de opwinding onder de Khoi bedaarde en de ruilhandel kon alsnog worden voortgezet. Hoewel de schietpartij in dit geval dus het gevolg was van een ongelukkige samenloop van omstandigheden, beeldt Schmalkalden geen zeldzaam voorval uit. Ook na de Nederlandse vestiging aan de Kaap in 1652 verliep de veeruil met de inheemse bevolking niet altijd soepel en in de loop der tijd zouden de Khoi ondanks hun veelvuldige en felle verzet door de gestage uitbreiding van de Kaapkolonie steeds verder worden verdreven uit hun leefgebieden. Collectie: Forschungsbibliothek Gotha, Chart B. 533 fol. 166; aquarel op papier, 19,5 x 15 cm (uitsnede), ca. 1646.

The Thüringian Caspar Schmalkalden, who left for the East Indies as a VOC soldier, called at the Cape on his way out in September 1646, when there was no European settlement there yet. The sick sailors were usually put up in tents on the shore to recover. Mostly it was possible to obtain the necessary fresh supplies from the Khoi, but if they were not prepared to sell (enough) livestock, the hungry sailors more than once resorted to force of arms. In this picture of the *Tafelbergh an dem Cap de bona Esperanca* (Table Mountain at the Cape of Good Hope) from the journal of Schmalkalden's voyage we can see how a musketeer is shooting a Khoi. The incident took place on 22 September, when a large group of Khoi came to the Dutch camp to trade and in doing so took no notice of the sentries, who told them that they had to stay at a distance. While the soldiers were standing at the muskets with burning fuse at the ready, at one of them a spark unexpectedly flew under the lid of the closed pan and the gun went off. The Khoi struck was killed instantly, whereupon the others demanded of the Admiral that the musketeer should also be killed. Lest the relations be further disrupted this was agreed, after which the soldier was fettered before the eyes of the assembled Khoi and taken to his ship, 'where he was to be shot'. Naturally this did not happen, but the tension among the Khoi settled down and the trading could be continued. Although in this case the shooting was the result of an unfortunate coincidence, it is not a rare occurrence that Schmalkalden has depicted. Also after the founding of the Dutch settlement at the Cape in 1652, the trade in cattle with the indigenous population did not always go smoothly, and in the course of time the Khoi would, despite their frequent and fierce resistance, be pushed further and further from the areas where they lived by the steady expansion of the Cape Colony. From the collection of the *Forschungsbibliothek Gotha*, Chart B. 533 fol. 166; water-colour on paper, 19.5 x 15 cm (section), c. 1646.

Free Burghers and Slaves

Therefore the only financially practicable way to proceed as far as Van Riebeeck could see was to employ colonists who were not in the service of the Company. His reasoning was based partially on his earlier experiences in Batavia where above all Chinese entrepreneurs had successfully reclaimed the *Ommelanden*, opening these up for agriculture and permanent settlement. The calibre of European citizens there was so low – according to Governor-General Jan Pietersz Coen they were even too lazy to yawn – that in principle Van Riebeeck's initial preference was to settle Chinese farmers at the Cape as well. As an alternative he proposed the immigration of married European colonists and their families, who could lease the land from the Company and deliver their produce for the provisioning of the ships at a fixed price. The colonists should be allowed to sell any surplus there might be on their own account, while the Company would confine itself to cultivating a small amount of vegetables and keeping sufficient cattle to feed the garrison at the Cape. The general shortage of labour could be solved by using slaves, in which Van Riebeeck was also taking the East Indies as his example. In the expectation that this was a way of saving on Company personnel, perhaps even a way of breaking even with the budget, the Gentlemen Seventeen agreed, following which in 1657 the first private holdings of land were granted to retired Company servants at the Cape. A little later the first colonists from Europe arrived.

Slavery was unknown to the original inhabitants of the Cape and its wider surroundings, and the same was true for the indigenous population on the more distant parts of the south and east coasts up to Natal. It was a different story along the coasts of West and Central Africa, which however fell within the territory granted to Dutch West India Company by its charter of 1621; if slaves were purchased from those regions, this company would have to be financially compensated. Slaves were also traded along the east coast of Africa, both by local rulers and by Arab and Persian merchants, but it was impossible for the Company to attempt to buy slaves in areas in which the Portuguese held sway. Consequently most attention was concentrated on Madagascar and to a lesser extent on the island of Anjouan (also known as Ndzuwani or Nzwani) in the Comoros. However, the first attempts to buy slaves there during foraging expeditions to Mauritius and Madagascar in 1654 and following years yielded little result. Therefore the Directors of the Company in the Republic in 1657 gave Van Riebeeck permission to buy slaves in West Africa and Angola, and they also recommended privateering to capture Portuguese slave ships.[38]

Of the first groups of African slaves who arrived at the Cape in 1658, 174 originated from Angola, captured by chance from a Portuguese ship off the coast of Brazil. The other 228 were bought in Dahomey in West Africa. Some of them went on to Batavia, the others were in part assigned to free citizens, while the Company also retained a substantial number for itself. All at once, the population of the 'Cape Hamlet' had more than doubled. In 1658 Van Riebeeck reported eighty men in the garrison, fifteen ill in hospital and fifty free burghers with twenty wives and children; as well as these, eighty-nine slaves worked for free citizens and ninety-eight for the Company. Just as in Batavia and other VOC settlements in Asia, the bulk of the physical work at the Cape would thereafter be carried out by slave labour. In later years the number of slaves would be regularly augmented by more purchases, especially in Madagascar, and every so often a slave trader of some other nationality would arrive at the Cape to sell some of his cargo.

A second source of slaves was Asia. A small number travelled with Company servants and a few private citizens on their way home from the East Indies and were sold at the Cape to raise money. Slavery was forbidden in the Republic, which meant that the minute the feet of a slave touched the soil of the Dutch Republic he would automatically be declared a free man, an undesirable situation which the VOC fervently tried to prevent by discouraging the bringing home of slaves, even to the Cape. However, private sales were such a lucrative source of income there that the prohibitions announced by the Gentlemen Seventeen were systematically circumvented until the Company's final days. Asian slaves were especially valuable because most of them had mastered a trade and therefore offered their new owner an extra source of income. In later years, the Company would import larger numbers of slaves to the Cape directly from Batavia and India. The demographic consequence was that at the census of 1798, when the colony was under British administration, there were more than 25,000 slaves, against just over 21,000 free burghers.[39]

Land Grants[40]

On 9 February 1657 the first acreages of agricultural land suitable for planting grain were allocated to nine free citizens. The land became their property, but tools and seed were supplied by the Company on credit. The rights and duties of the owner were set out in the deed, as were the conditions for ownership of the land. At that moment there was a large demand for grain, literally to put bread in the mouths of the colony for its subsistence; the first attempts in this direction had been very disappointing and rice imported from the East Indies and Madagascar had to do as a substitute. The private estates allocated by this first grant were aligned in a row along the Liesbeek River and were recorded for the cadastre by the surveyor Pieter Potter. The free burgers concerned were obliged to plant crops, although they were also allowed to keep a few head of cattle and some smaller livestock.

Because the land in the Liesbeek Valley was soon used up, additional holdings were subsequently laid out further to the north, in the direction of the Tygerberg, the hills to the north of the Cape Flats in the vicinity of present-day Bellville. Afterwards more good arable land was discovered in an area about 40 kilometres to the east of the Cape settlement, where Governor Simon van der Stel founded the town named Stellenbosch in his honour in 1679. A later expansion to the north-east of here was given the name Drakensteijn (Drakenstein), in commemoration of Commissioner-General Hendrick Adriaan van Rheede tot Drackensteijn who visited the Cape for an inspection in 1685. Here the free burghers were permitted to fence off individual farms measuring up to 60 Amsterdam *morgen* (48 hectares), with the upshot that only the best land with sufficient water was chosen, and the grazing lands around it were used for cattle. The result was an unstructured patchwork of estates which did not border one another. When a new expansion took place in Franschhoek, the assignment of the acreages was executed under strict Company supervision, with all the grants adjoining one another in order to achieve a higher density of population. The disadvantage of this practice was however that not enough space was left to keep cattle. It was here that a considerable number of the first Huguenots settled in 1688, Protestants who had fled France in 1685 and after an interim period spent in the Republic had arrived at the Cape in the hopes of finding a new life there.

Working the land was an arduous undertaking, especially because in the beginning the colonists did not have any extra labour available. The growing of grain was also hampered by droughts and the frequent hard winds. Moreover, by far not all the new *vrijburgers* were experienced farmers, and as a consequence the initial yields remained low. In the meantime, the Company refused to be budged on the low price it paid for the grain, which made it virtually impossible for the farmers to make any profit. Consequently, they, as did the Company servants, continued to rely on the importation of rice and within a few years their awkward financial situation forced many to enter once more the service of the VOC or even to leave the colony, sometimes as a stowaway.[41] Those free burghers who lived in the immediate vicinity of the Cape were generally better off; they were able to profit from the proximity of the administrative centre, which offered various opportunities to earn a little on the side, clandestinely or legally.

Trekkers

Right from the outset, keeping cattle was easier than working agrarian land. In the initial years, the Company discouraged stock-breeding by forbidding the farmers to trade with the Khoi, but in practice this prohibition was difficult to police. Moreover, it was easy for those wishing to keep cattle to obtain a beast by working temporarily for a farmer in exchange for the half of the reproduction in his cattle during the agreed period; the object of their labour was to begin their own business. Any further investment in cattle-breeding was scarcely necessary, as long as the animals had sufficient grazing land and water available. In the very early years there was enough open space for grazing land for animals between the agricultural allotments, but variable rainfall and the scarcity of surface water gradually forced the cattlemen to edge beyond the inhabited area. In an attempt to preserve its overall control, the Company demanded that farmers should possess 'homesteads and farmyards', in short own their own land, but around 1700, grazing rights were also granted on request outside the designated areas when the colony was in the grip of a drought.

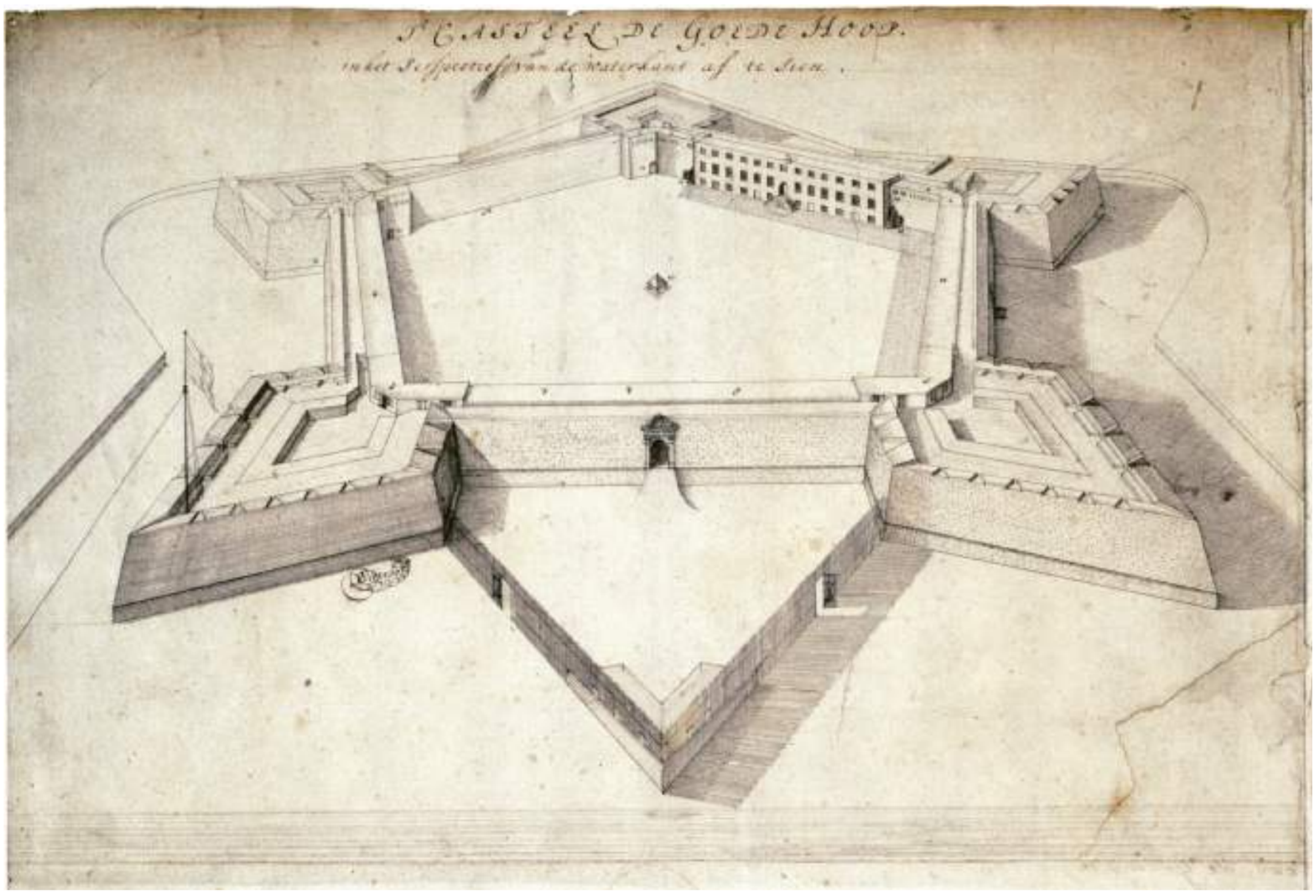
As a consequence, many cattlemen moved steadily farther out to good grazing lands, at first moving northwards along the coastal strip between the sea and the north-south running mountain ranges in the east. In 1707 grazing rights had been granted mainly in the areas of Groenkloof, the Salt River (Swartland), Dassenberg, the Berg River and Vierentwintigrivieren. By 1717 the frontline farmers were already behind Piketberg, in 1725 they had occupied parts of the valley of the Olifants River and in 1732 the first were grazing their herds at the confluence of the Olifants and the Doorn Rivers. Governor Willem Adriaan van der Stel (1699-1707) had reserved the region east of the Hottentots-Holland Mountains for his own use; this was forbidden territory to the *vrijburgers*. Van der Stel owned a great many cattle stations in this Overberg area. However, when in 1707 he was summoned home, here too the path was free for a concerted expansion eastwards between the south coast and the Langeberge. In 1727 the first private farmers were at the Breede (Breë) River, in 1729 the trekkers had reached the Gourits River and in 1730 even the Great Brak River.

38 Böeseken, *Jan van Riebeeck*, pp. 160-161.

39 Giliomee & Elphick, *'n Oorsig*, p. 388.

40 Hattingh, *Grondbezit*; Van der Merwe, *Die trekboer*.

41 Worden et al., *Cape Town*, p. 20.



De Kaapse landmeter Jan Wittebol tekende omstreeks 1680 dit aanzicht in vogelvlucht van het recent voltooide Kasteel aan de Kaap, met de titel *T'Casteel de Goede Hoop. In het Perspectief van de Waterkant af te sien*. Tezamen met een plattegrond van het Kasteel en een transcriptie van de uitgebreide legenda werd deze tekening omstreeks 1700 door Isaak de Graaf opgenomen in zijn grote overzichtsatlas van het octrooigebied van de VOC, zie Deel I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*, I-5d, I. Collectie: Nationaal Archief, 4.VEL inv.nr. 830; pentekening op papier, 22 x 34,5 cm (uitsnede), ca. 1680.

In about 1680 the Cape surveyor Jan Wittebol drew this view in bird's-eye perspective of the recently completed Castle at the Cape, with the title *T'Casteel de Goede Hoop. In het Perspectief van de Waterkant af te sien* (Perspective of the Castle of Good Hope. As seen from the Waterfront). Together with a ground-plan of the Castle and a transcription of the lengthy legend, this drawing was included by Isaak de Graaf in his large general atlas of the charter area of the VOC in about 1700, see Volume I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*, I-5d, I. From the collection of the Netherlands National Archives, 4.VEL record nr. 830; pen drawing on paper, 22 x 34.5 cm (section), c. 1680.

Although the grazing rights had originally been intended for temporary use, permanent settlements developed very quickly. This practice was legalized in 1710 by an extension of the right of settlement, to the effect that every person in possession of grazing rights was permitted to seek out a place to settle. This had to be situated at least one hour's walk from any existing dwelling. The grazing lands around it could be freely used, but they remained in lease to the Company. Later permission was granted to sell the house which the farmer had built on it to a third party, on condition that the purchaser also took over the grazing rights, plus the accompanying duty of paying the charge for this which had been instituted in 1714. This way these *leenplaase* or leased farms were transformed into permanent residences and as such filled the requirements of the cattlemen splendidly. This system remained unchanged until the end of the VOC period and largely explains the rapid expansion of the colony later in the eighteenth century, combined with the fact that prospective farmers needed very little initial investment. Moreover, the Company was not overly strict about collecting the charges, but nonetheless profited considerably from this source of income.

The territorial expansion took place despite the fierce opposition from the Khoi and the San, who were gradually driven farther and farther out of their areas. Resistance was particularly strong in the border areas and the farmers had to be constantly on the alert for attacks. This was one of the reasons that the so-called *commandos* were initiated, about which more below. Far to the east around 1770 the farmers came upon the much more numerous and much better organized tribes on the other side of the Great Fish River, the Xhosa. In the wake of the first large conflict with these people in what is known as the First Xhosa or Border War of 1779, European expansion here temporarily came to a standstill.

Outstations and *Drostdijen*

The initial expansion of private farming land along the Liesbeek (first called the Amstel) River in 1657 had already led to a direct confrontation with the Khoi, who grazed their herds of thousands of sheep and cattle in this fertile, well-watered valley during the dry summer months. A cordon of guard posts or redoubts, linked by a barrier of palisades, thick brushwood, a row of specially planted wild almond trees and those parts of the Liesbeek which could not be forded, shut the area off in what was known as the 'closed circle'. To some extent this corresponded to the recommendations of Admiral Rijklof van Goens, who had inspected the Cape in 1657 in his capacity of Commissioner during his voyage out to the East Indies. He suggested the digging of a moat between Table Bay and False Bay as the best option for protecting the Cape Peninsula. This moat should be wide enough to prevent the agile Khoi from jumping over it. An alternative would be, he thought, the construction of a cordon of at least fifteen redoubts and eight guard posts.[42] Van Riebeeck did not react; instead he submitted Van Goens's proposal, to which he had appended enclosures containing all its financial consequences, to the Gentlemen Seventeen. Their reaction was predictable and eventually no more than five guard posts were built.

Outstations

North-east of the small fort Duijnhoop, constructed in 1654, at the mouth of the Salt River, the post *Kijckuijt* (Look Out) was built. From there a fence ran in a southerly direction connecting four posts with the evocative names *Keert de Koe* (Turn the Cow), *Coornhoop* (Pile of Corn), the *Ruiterwacht* (Horsemens' Watch) and *Houdt den Bul* (Stop the Bull) in the south (sheet 84). The posts could pass on messages to each other by means of signal flags, with the exception of the last which lay in an isolated position and had to fire its cannon in an emergency. The guards in these outstations were assigned a number of different duties. Kijckuijt was used as an extra look-out post in case of any danger threatening from the sea and it protected the cattle which were being grazed in that area. The soldiers at Keert de Koe were responsible for grazing the Company cattle along the banks of the Liesbeek. It also had the only entry gate which was closed off by a boom, through which the Khoi could proceed to the fort with the cattle which they wanted to exchange. The Coornhoop, which had been built to guard the local grain crop fields, had to be manned by the colonists themselves; usually interest in taking up these duties was fairly slack. The Ruiterwacht was a response to the incredibly quick and nimble Khoi, who could only be intercepted by armed horsemen – and even this was a difficult task. These troopers also had to protect the cattle and keeping a check on the colonists, to see that they did not allow their cattle to graze too far away or carried out any illicit barter trade with the Khoi. The Ruiterwacht was the gateway to the inland, through which no *vrijburger* could pass without permission. Finally Houdt den Bul was erected in 1659 as the southern gateway of the 'closed circle' and among its other functions served to protect the wood-cutters in this area. In practice, this post proved to be superfluous so that it was demolished in 1666.[43]

The later expansion of the ring of outstations ran parallel to the steady growth of the acreage of which the Company and the free burghers took possession for the cultivation of grain and grazing. Around 1700 the northern border had been pushed forward to Roodezand and Waveren (Tulbagh) and the eastern to the Hottentots Holland Mountains. With the further expansion in the eighteenth century, the number of outstations would eventually rise to fifty-one. The outstations were manned by a *posthouder* (head of post), usually a sergeant, and a few soldiers, sailors and craftsmen, whose duty was to maintain the authority of the Company in the subordinate area, give support and protection to the *vrijburgers* and collect tax. Moreover, grain was cultivated and cattle were kept at various posts, at least until 1700 when the meat supplies of the Company were leased to a civilian butcher. At that time, a post was established at *Groene Clooff* (Groenkloof) to protect the cattle grazing in the neighbourhood which were intended for slaughter. The bulk of the land transport for the Company, which was principally by ox-cart, was organized from the post *De Schuer* (now Groote Schuur), where there was accommodation for 200 employees, slaves, cartwrights, smiths and other craftsmen. Around 1760, the thirty carts and around 2000 draft oxen, which took care of almost all transportation of goods for the Government within the Company area, were housed here. Such building materials as stone, lime, wood and reeds for thatching for the endless building projects of the VOC at the Cape were supplied by the outstation on Robben Island and those at *Witte Boomen* and *Paradijs*. The shape and size of the outstations could differ radically, ranging from a simple house or a small, fortified guardhouse to a much more extensive complex such as that at Simons Bay, a part of False Bay, in which the homeward-bound fleet as a rule anchored in the winter months (April to September) from the late seventeenth century; at this season Table Bay was too dangerous as it was often beset by storms. The requisite supplies and repair materials for the ships had to be transported there on ox-carts. This post would later evolve into Simon's Town (Simonsstad), now the principal naval base in South Africa.

In the course of the years, the outstations developed into formidable competitors of the private farmers, who were forced to stand by green with envy and watch as the grazing lands, water, firewood and cheap cattle were primarily taken over by the Company. The supply of the many requisite goods and services from the hinterland to the authorities at the Cape was largely conducted through the outstations. This meant that, with a few exceptions, it was impossible for *vrijburger* society to build up its own economically viable economy. Despite various later economizing measures, as a consequence of which a number of posts were gradually abolished, the system remained in place until the end of the Company era. The various posts are individually described in the map section.

Drostdijen (Shires, Drostdys)

In an effort to retain a greater administrative and financial grip on the outer areas, the Company established a number of districts, called *Drostdijen* (Drostdys). The head of such an administrative area was the *Landdrost* (Sheriff), who was assisted by *Heemraden* (Aldermen) elected from the citizenry. The *Landdrost* himself was a Company employee and besides his supervisory task, he was responsible for collecting the *recognitiegelden* (lease money) owing and other taxes from the farmers in his administrative area. The *Landdrost* was also in charge of supervising 'the bosses and overseers of the cattle and the field posts', in short he was responsible for the outstations and the infrastructure in his district. A very important part of this was the maintenance of the roads and water courses.[44]

The first Drostdy was founded at Stellenbosch in 1685; in the later Company era its acreage would be extended to St. Helena Bay in the north and to the southernmost point of Africa, Cape Agulhas in the south. In 1743 a second Drostdy was established in Swellendam, which was named in honour of Governor Hendrik Swellengrebel (1739-1751) and his wife, Helena van Damme, and in 1785 yet another farther to the east named Graaff-Reinet (from the combined surnames of Governor Van de Graaff and his wife, Hester Cornelia Reijnet), with the Great Fish River as its eastern border. Finally, in the administrative period of the Batavian Republic (1803-1806), the districts of Tulbagh (after the former Governor of that name) and Uitenhage (named in honour of the Commissioner-General, Jacob Abraham Uitenhage de Mist) were established in 1804. The former was set up as a northern division of Stellenbosch, which as a result of its continuous expansion had become too unwieldy, the other new Drostdy covered the south-eastern frontier area of Graaff-Reinet. Nevertheless the effective government of their far-flung territories proved an impossible task for the *Landdrosten* and Aldermen of the districts. In the periphery especially, many withdrew themselves away from the gaze of the Company.

Vrijburgers and the Company

In seeking a solution to the problems caused by the Khoi and the San who had been driven into a tight corner in the border areas, in 1700 the Company took the initiative of setting up what were known as *commandos*, militias which were authorized to launch punitive expeditions against the indigenous population to restore order. Originally they consisted of soldiers in Company service, supplemented by a few free burghers from the area, but it was not long before the commando system had been largely taken over by the *vrijburgers*. By 1739 commando service was even made compulsory for private citizens in areas under threat.[45] Even after this, their regulations and the supply of weapons were still the responsibility of the Company, but what the commandos actually perpetrated in isolated areas tended to happen to an increasing extent beyond the control of the authorities at the Cape. Generally speaking, the Company policy which promoted good relations with the independent Khoi and discouraged incursions into their territory was in practice diametrically opposed to the steadily growing hunger for land of the European cattlemen. Besides this, there was a constant need to keep up their own herds by exchanging cattle with the Khoi. Whenever this did not go according to plan, farmer militias often resorted to aggressive means, which elicited an equally fierce reaction from the Khoi.

The system which required the farmers to supply the Company with produce for fixed, consistently low prices made it impossible for many of the grain-growers to make any profit simply from the cultivation of crops. Many turned to wine production and to cattle-keeping, but had to stand by helplessly as the Company employees took priority in selling their produce at higher prices to the ships, whereas their turn came only after the former had finished. Various Governors also had large areas of land cultivated privately at an outstation and scooped up the income. In the late seventeenth century, the *vrijburgers* gradually grew more outspoken in airing their grievances about the wide-spread corruption among the high-ranking officials and the way in which they themselves were discriminated against, not only to visiting Commissioners but also directly to the Directors. In 1704, the mounting dissatisfaction spilled over into an accusation lodged against Governor Willem Adriaan van der Stel by a group of *vrijburgers*. His recall to the Netherlands in 1707 indicates that the Gentlemen Seventeen, who had strictly forbidden Company servants to own land privately, had in this special instance in fact lent an ear to the public grievances. However, nothing at all was done about the low prices given for agricultural produce or indeed in the long run was any special measure taken to combat the corruption. Similarly, little or no action was ever taken in response to later citizens' protests at the Cape, and consequently, the gap between the free burghers and the Company steadily widened in the course of the eighteenth century.

This gap between the two visions was thrown into sharp relief at the end of this century, when a majority of the *vrijburgers*, drawing an analogy with the events in Europe, began to identify with the Patriots in France and the Netherlands. This association heightened their opposition to the authority of the VOC, even to the extent that, although generated more by economic than idealistic motives, the unrest in the eastern districts of Swellendam and Graaff-Reinet eventually culminated in an outright revolt against the Company's rule in February 1795. In June, Graaff-Reinet refused to recognize the authority of the Company altogether and declared its independence. Undoubtedly, other districts would have followed its example if the British had not landed in the colony in June of that year. Even after they had seized complete power in September 1795, it would be several more years before the revolt was completely quashed. In April 1799 the rebels finally had to surrender to an army force sent from the Cape in order to subdue the eastern districts for once and for all. In order to ensure there would be no repetition, the British established a garrison in Fort Frederick, which had been specially erected for this purpose on Algoa Bay (sheets 346-348) in 1799.[46]

Monomotapa Gold

On the older Portuguese maps, which were generally used by Dutch cartographers as examples around 1600, the legendary Kingdom of Monomotapa was marked in the inland of southern Africa and furnished with such alluring names as *Rio de Ouro* (River of Gold) and *Medaos de Oure* (Gold Dunes). According to the maps, Monomotapa rich in gold could be reached from the east coast via the river or bay of *Espirito Santo*, either by travelling inland from there in a north-westerly direction along the *Rio de Reijs* or by taking a more westerly route via the *Rio de Lagoa*. However, it was also thought possible to reach the land of gold overland from the Cape via the fabled city of *Vigili Magna*. At that time, from their bases in Sofala and Mozambique on the east coast the Portuguese indeed maintained commercial relations with the gold producers in the hinterland. The stories soon spun out of all proportions, telling tales of the biblical gold-mines of King Solomon and the riches of Ophir. Nowadays, this legendary realm of gold is identified as the Munhumutapa Kingdom in present-day Zimbabwe, which was eclipsed in the course of the seventeenth century by neighbouring Butwa.

42 Leupe, *Rijckloff van Goens aan de Kaap*, pp. 33-36.

43 Based principally on contributions by Dan Sleigh. See also Sleigh, *Die Buiteposte*.

44 Biewenga, *De Kaap de Goede Hoop*.

45 Elphick, *Die Khoisan*, pp. 27-28; Penn, *The Forgotten Frontier*.

46 Giliomee, *Die Burgerrebellies*, pp. 362-368.

Explorations to the North

As early as 1655 Van Riebeeck had plans to 'make the acquaintance of and enter into negotiations with those [people] of Monomotapa and Butua' (Munhumutapa and Butwa), but at that time there was neither the time nor the manpower to pursue this ambition. During his inspection of the Cape in 1657, Rijklof van Goens arrived at the same idea and offered bonuses of up to 150 guilders, reason enough for many to take up the challenge, to any man who could find Monomotapa. On 19 October 1657, under the leadership of the Fiscal (Public Prosecutor) Abraham Gabbema, a pioneering group of sixteen Dutchmen and three Khoi with nine oxen for the baggage set off on an overland expedition along the west coast. Among the party was the surveyor Pieter Potter who was to map the area traversed. Their guidelines were older Portuguese maps, which turned out to be completely inaccurate. The most northerly point reached was the Great Berg River, where they were able to exchange tobacco and copper for some cattle; after this the expedition returned. Subsequent expeditions had just as little success; gold and gold-mines were not found. The copper-mines the party discovered in Namaqualand, close to the southern border of present-day Namibia, were too far from the Cape to be able to be exploited profitably (sheets 244-245). Nevertheless, these early exploratory expeditions were not entirely fruitless; they brought about new contacts with cattle-keeping indigenous groups, who were indispensable to the survival of the colony because of the necessity for periodical exchange of cattle with the Khoi.[47]

In the following decades, the disappointing results of the explorations in a northerly direction in search of putative gold-producing lands made the Company authorities turn their attention to finding a possible entry via the east coast. According to some reports, other nations, the English first and foremost, had already enjoyed a successful trade in ivory, gold and slaves there, and the Gentlemen Seventeen repeatedly urged that further exploration be carried out. Along a large proportion of the east coast of Africa there were Portuguese settlements, of which the most important were on the small island of Mozambique (Moçambique) and Sofala (Nova Sofala). The latter, at some 800 kilometres to the south-west of Mozambique, was the port town of the Kingdom of Monomotapa (sheets 369, 373-375). As already referred to above, three attacks launched on Mozambique in the initial years of the Company had failed, after which the heavy losses in the equally abortive fourth attempt under Admiral Hubert de Lairesse in 1662 put an end to any further territorial ambitions of the Company in this area. However, as far as could be ascertained at that time, there were no Portuguese settlements on the coast south of Sofala (the post at Delagoa Bay was only discovered in 1688), so that this area was still open for further investigation.

Explorations to the East

On account of the strong counter-currents along the east coast of Africa between the mainland and Madagascar (the Agulhas Current) and to the east of Madagascar (the Mascarene Current), after 1616 when they sailed east from the Cape, Dutch East Indiamen usually followed what was known as the Brouwer Route, mentioned earlier, at approximately 40 degrees south latitude. The upshot was that well into the seventeenth century the east coast of Africa remained relatively unknown to VOC cartographers. The older Portuguese charts, which continued to be used for a very long time, and also the various Dutch versions derived from them, bent the coastline of southern Africa too quickly to the north-east, an error which could prove fatal to ships in the homeward-bound fleets from Batavia or Ceylon if, in their approach to the Cape, as a consequence they made land much earlier than expected. This faulty representation combined with the strong currents and the notorious gales in the region led to repeated shipwrecks.

Terra Natal

Actual exploration of the south-east coast was finally set in motion in the final decades of the seventeenth century in a number of expeditions organized for this purpose from the Cape. In 1668 there was the combined land journey and sea voyage with the yacht *Voerman*, which was given orders 'from here to make a short voyage to the east along the coast of the mainland of Africa, seeking out what suitable harbours, rivers or bays there are for ships, so that they might not only seek shelter there in emergencies, but also if there it would be possible to trade something with the inhabitants'. The aim was to purchase more 'beasts' in the area of Mossel Bay, which could then be driven overland to the Cape. Having accomplished this, the master was recommended to investigate all the bays as far as *Terra Natal* (in present-day Kwazulu-Natal) thoroughly. The members of the expedition did indeed succeed in buying cattle and sheep but after this, confronted by heavy gales and contrary winds, the skipper had to return home prematurely.[48]

A following voyage in 1670 with the hooker *Grundel*, led by skipper Gerrit Gerrits Ridder Muys, was equally unsuccessful. Earlier in the year, the first mate Sieuwert Jans Boon, formerly a master map-maker in Batavia, had made a extended voyage in the *Grundel* along the west coast of Africa to the vicinity of present-day Walvis Bay and had committed his findings to a map (sheet 61). However, Boon was unable to fulfil his orders to chart the south and south-east coasts; he disappeared without trace at the end of August 1670 near the small river *Os Medos de Sura* (possibly the Kosi, south of Maputo on the border of what is now Mozambique) with a group of men who had gone ashore for water and firewood. Search parties found no trace of them and the master and his decimated crew were forced to return to the Cape as quickly as possible.

After these disappointing experiences, any further attempts at exploration were halted for the time being. However, on 17 April 1686, the fully laden homeward-bound flute *Stavenisse* was wrecked on the south-east coast near the mouth of the Umzimkulu River, about 120 kilometres south-east of the Bay of Natal (Durban). A year later a number of survivors reached the Cape in a vessel which they had constructed with the help of some Englishmen who also happened to have been stranded on this coast.[49] On account of its outstanding seaworthiness this craft, which had been christened *Centaurus*, was taken into service by the Company at the Cape and sent back to Natal as quickly as possible to pick up the rest of the shipwreck survivors, among them the remainder of Englishmen who had been met there, in order to prevent the latter from laying claim to possession of the territory. In the detailed reports of the survivors, *Terra Natal* was described in glowing terms as a fertile, densely populated land with an abundance of cattle. There were elephants, buffaloes, antelopes and other game to be found there. No ores had been discovered, but the king wore an arm band which they thought was made of gold. The inhabitants were eager to trade and copper armbands could be exchanged for a 'fat cow or ox' or as much grain as 'could be stored in a meat barrel'.

In 1689 Ensign Isaq Schrijver led an expedition overland to the country of the 'Inquahuase Hottentots', whose leaders had requested the authorities at the Cape to send an embassy. Directly afterwards, Schrijver was to try to 'forge a path to Terra Natal' and from there push on to the Rio de Lagoa.[50] The first part of this arduous commission was carried out satisfactorily; after six weeks Schrijver and his men reached their destination near the Kariega River, almost 500 kilometres east-north-east of Table Bay, where they obtained 500 oxen and a flock of sheep by barter. However, after this they commenced their homeward journey, without having made any attempt to push on to Natal.

Positive experiences in Natal during the following exploration along the south-east coast in the galliot (*De*) *Noord* in the years 1688-1689, among other things intended to search for the still only partly recovered crew of the *Stavenisse* (the *Centaurus* expedition had failed to do this), were the incentive to dispatch this ship yet another time in 1689. The instructions given to skipper Pieter Jansz Timmerman included 'to push on to the Bay of Natal, in order to, as has been said, recover the remainder of the stranded crew of the *Stavenisse*', and in addition 'to attempt to buy from the chief of that country the said bay and some of the land thereabouts with such wares as beads, copper and ironwork and whatever was to their liking, ceremonially by deed and under proper act for the Honourable Company'.[51]

This is indeed what happened. Natal Bay (Port Natal, Durban Bay) and its environs (present-day Durban) were 'ceremonially bought from the king or chief of the country in the name of the Honourable Company' and then 'at three different points on the beach the emblem of the Company was carved into wooden poles [and these were] erected'. The instructions required that this be repeated in Algoa Bay, but the *Noord* and most of her crew were never to see the Cape again. The ship ran aground a little to the west of Algoa Bay near Cape St. Francis and with it the deed of purchase of Terra Natal disappeared beneath the waves. The next contact with Natal only occurred sixteen years later, during the exploration of the coast in the galliot *Postloper* in 1705. By then the king's copy had disappeared without trace and the son of the king, who had died in the meantime, denied the existence of any obligations to the VOC. For the rest of the Company era no new attempts were made to establish relations with Natal.

Rio de Lagoa

The Englishmen who had made their way to the Cape with the survivors of the wreck of the *Stavenisse* supplied valuable information about some parts of the south-east coast which lay farther to the north. This was primarily of importance to the homeward-bound ships which in an emergency could change course and make for a sheltered bay offering a good anchorage. They claimed that Delagoa Bay, on which the present-day capital of Mozambique, Maputo (Lourenço Marques) is located, was extremely suitable for this purpose. Other considerations aside, the expansion of trade continued to be an important target.

The first attempt to explore this large lagoon and its hinterland more thoroughly was made as early as 1686, when on her return voyage the flute the *Baren* (*Baaren*, *Baarn*), laden with a cargo for Mauritius, was ordered to investigate the possibilities of trade first with 'the Northern Point of Madagascar' and the west coast of this island as far as St. Augustin Bay. From there she was to steer a westerly direction to the *Baij de la goa*. 'After having taken soundings of the same, viewed the island, and having obtained crops, fruits and trading goods on the mainland', the flute was to return to Table Bay, but due to a gale the last part of these instructions could not be carried out. The voyage along the south-east coast done by the galliot *Noord* in 1688, mentioned above, was more successful. Between 15 November and 30 December of that year the bay was explored extensively. On one of the last days it was noted that 'then one reaches [the mouth of] the river where the Portuguese have a lodge'. There is no further information about this in the report, even though the settlement is shown on the map (sheet 355 above).[52]

It is possible that the unexpected presence of the Portuguese settlement curbed enthusiasm because, despite positive reports of the commercial potential, rumours of gold which could be excavated from a depth of only 2 metres along the Zambezi River further north, and the news of the safe anchorage offered by Delagoa Bay, the Gentlemen Seventeen made no further plans for this area in the following years. Their restraint might have been partly prompted by the steeply rising costs of the Company settlement on Mauritius at that time, despite which its abolition was still postponed. Only after Mauritius had been definitively evacuated in 1710 did thoughts turn again to Delagoa Bay. In 1692 the Portuguese had abandoned their small lodge there, an ominous indication of the potential of local trade. Nevertheless, in June 1720 the Governor at the Cape, Maurits Pasques de Chavonnes (1714-1724), received orders from the Directors of the Company to 'establish a post on the South-East coast of Africa and in particular to erect a Lodge or earthen Fort or at least a palisade [there]'. The place where this was to happen was the river *St. Espriet* (Espirito Santo), meaning Delagoa Bay. Building materials would be supplied from the Netherlands.

Recently, the brief, ill-fated Dutch settlement at Delagoa Bay in the years 1721-1730 has been the topic of an extensive study.[53] The first group of forty-five men under the command of Merchant Claes Nieuwhof, who died soon after his arrival, reached there from the Cape on three ships on 29 March 1721. His successor, Junior Merchant Willem van Taak, followed him to the grave at the end of May. Thereafter Casparus Swertner, who had gone there as a clerk, took charge. Permission was received from the local ruler, Maphumbo (*Pembo* in Dutch reports), to build a small fort near the *Rode Hoek* (on the north-western shore of the bay, in present-day Maputo), on a bluff which offered a look-out over the bay (sheets 358-359). There was no drinking water at this spot and the closest source of good water was more than 10 kilometres away on the other side of the bay in the territory of an enemy tribe. Consequently, right from the beginning the Company was embroiled in local politics. In the following months, under the leadership of Ensign Zacharias Camminga, who had had some experience with engineering works, an heptagonal palisade with an irregular ground-plan was constructed. It was reinforced on the inside with an earthen embankment and surrounded by a dry moat. Within the palisade a timber shed provided the first accommodation for the garrison and storage for the tools and ammunition. More permanent buildings were erected in the course of time. The surveyor and map-maker Jacob de Bucquoij registered the new establishment in a series of plans and maps (sheets 362-365).

It was not long before the notorious 'east coast fever' or malaria claimed its first victims; within a few weeks more were dying every day. Nevertheless, Swertner managed to ship the first consignment of trade goods to the Cape in June 1721. These consisted of ninety-nine elephant tusks, twelve sea-cow tusks and some rice and beeswax. Later small copper staves, which fetched a good price in the Republic, were obtained as well. Despite this, what he had to report was not very promising. The goods had been transported from the hinterland over a distance of 300 kilometres, which meant that the Company had no grip on the primary source. The articles for barter from the Cape proved to be of inferior quality and nobody showed much interest in them. On closer acquaintance, the site of the fort had been badly chosen, as the lack of any water in the immediate vicinity made it impossible to grow vegetables there. Those plants which did shoot were eaten by ants. Nevertheless, Swertner saw a future for the post and proposed a journey of exploration into the hinterland in order to discover the places of origin of the elephant tusks and copper which were brought to the coast. His deputy, Frederik Lappenberg, who had arrived in September 1721 with a special brief to report on the situation to Governor De Chavonnes, on the other hand was completely negative about the possibilities Delagoa Bay had to offer. Consequently, both the Cape Government and the High Government in Batavia advised the Directors to have the settlement closed down, but the Gentlemen Seventeen would hear nothing of this and even went as far as to give De Chavonnes a very sharp reprimand for his alleged frustration of their plans.

Both Swertner and Lappenberg died within a year, after which Sergeant Jean Michel temporarily assumed the leadership, assisted by an acting deputy, the former soldier Jan van Capelle. A few years later both would twice serve a term as *Opperhoofd* (Head) of the post. In the meantime, messages were coming in of a growing threat of pirates, who had become especially active in the seas south of Ceylon and off the Malabar Coast. There was a rumour that these pirates, mostly Englishmen and other Europeans who had found a new area in which to work in the Indian Ocean after their gradual expulsion from Caribbean waters, wanted to establish a new lair on Mauritius or in the Comoros. In April 1722 four of their ships sailed into Delagoa Bay to carry out repairs, and they did not fail to notice the new Dutch lodge. In view of their superior strength in ordnance and manpower, the pirates had little difficulty in forcing the small garrison to surrender and making them prisoner. The fort was thoroughly plundered of everything and the palisade was pulled down to be used as firewood. When the pirates departed two months later, eighteen Company servants joined them; the remaining Dutchmen were freed, but the map-maker Jacob de Bucquoij was forced to go with them as guide and navigator. After long adventures, he later returned home unharmed. He recorded his experiences and published them in 1744 under the title *Aanmerkelijke Ontmoetingen in de zestien jaarige Reize naar de Indien* (Remarkable Encounters in the sixteen-year Voyage to the Indies) which is still an important source of firsthand information.

After this catastrophe there followed a confrontation between the *Opperhoofd* Michel and his supporters and Van Capelle, who had escaped with a few men after the attack and had remained hidden until the pirates departed. Van Capelle was eventually sent to the Cape as a prisoner, where he lost no time in redeeming himself and his *Memorijtje* (Plan) for Delagoa Bay was favourably received by the administration. Meanwhile, Michel had repaired the fort and in August 1723 he sent his deputy, Jan Christoffel Stefler, to investigate what was known as the *Koperberg* (Lebombo Mountains), south-west of Delagoa Bay in present-day Swaziland or North Zululand, where it was hoped that gold and copper could be found. While on his way there the unfortunate Stefler and his men were attacked and did not survive the journey. Afterwards Michel was made to bear the brunt of the blame for this fiasco by De Chavonnes and the Council, and no less for his earlier surrender to the pirates, and in 1724 he asked to be discharged. Because the newly appointed *Opperhoofd*, the former skipper Jan de Koninck, was still on his way out from the Republic, Jan van Capelle was made acting head of post, and later he would be De Koninck's deputy. Van Capelle assumed his duties in August 1724 brimming over with energy but he soon had to swallow some disappointments. His proposals to improve the fort were not approved and a new expedition to the Lebombo Mountains ended in complete failure when it was attacked by indigenous tribesmen. The ten draft oxen were killed in the fray and the explorers robbed of all their travelling stores and personal possessions.

In the company of Jan de Koninck, who eventually arrived in May 1726, was the engineer Samuel Augier, who was put in charge of supervising the strengthening of the fort. His far too ambitious plans have been preserved but were never carried out (sheets 366-367). In the short period during which De Koninck was head of post, a great deal of work was achieved. Modest improvements were made to the fort, the bay and the rivers which flowed into it were thoroughly investigated and charted, and he was also able to buy up large stretches of strategic land for the Company, for what this was worth. He had a wooden VOC standard placed at the mouth of every river, but his request for stone ones was not approved by the administration at the Cape (sheet 360). After seven months De Koninck died and Jan van Capelle once again found himself in charge. In his letter with the report of De Koninck's death the name *'t fortress de Lijdsaamheijd* (Fort Resignation) was used for the first time in a Company document, which was then officially approved by the new Governor of the Cape, Pieter Gijsbert Noodt (1727-1729). On account of the slave trade which in the meantime had begun to develop, the post was kept on for a few more years after De Koninck's demise; in the period 1725-1729 a total of 227 slaves were bought here and shipped to the Cape. However, when the supply of slaves was interrupted in the last year because of unrest in the hinterland, Delagoa Bay ceased to have any function and the settlement was definitively discarded at the end of 1730. After the subsequent evacuation and demolition of Fort Lijdsaamheijd, another two fruitless commercial expeditions were sent out along the east coast in 1731 and 1732. In 1735, it was finally decided to leave this region altogether. The 15,000 pounds of glass beads and the nearly 2000 pounds of copper beads which had been intended to have been used for barter lay in a Cape warehouse for nearly twenty years, until they were shipped to Batavia in 1751.

Mauritius and Madagascar[54]

The small island *Ilha do Cerne*, Swan Island, named either for the dodos which vaguely resembled swans or perhaps after a Portuguese ship, was discovered by the Portuguese in 1507. It was visited by Dutch seafarers for the first time in 1598, when Wybrant van Warwijck, Vice-Admiral under Jacob Cornelisz van Neck during the Second Fleet, called at the island on his voyage out and renamed it in honour of Stadtholder Maurits van Nassau. Illustrations and travel accounts dating from this early period sketch an image which made it seem that the crew members lived here in a land flowing with milk and honey. On the island lived birds and other edible animals which were so tame that they could be caught by hand and beaten to death. In hindsight we can only regret the fact that the unique fauna, with the *walgvogel* or dodo (from the Portuguese *doido* or stupid, silly) as its most striking example, within a century would be all but wiped out in this almost casual manner. Pigs and goats had been released by the Portuguese long before the arrival of the Dutch and unintentionally ship's rats had also slipped ashore. All of these quickly multiplied and formed a threat to the indigenous fauna. The extinction of the dodo was perhaps accelerated by the pigs which had gone wild and ate their eggs.[55]

Until the Brouwer Route was made generally obligatory for the Dutch ships sailing to the Indies after 1616, both outward- and homeward-bound Company fleets regularly called at Mauritius. After the new route was adopted their number diminished considerably; the homeward-bound ships also put in there less frequently.[56] Nevertheless, until the settlement at the Cape in 1652 the island retained some importance as a place at which to take on supplies. It moreover had an abundance of ebony, a wood which was in great demand in the European furniture industry and fetched a very high price. Ambergris (*amber gris*, grey amber), a discharge from the digestive tract of the sperm whale which was used in the manufacture of perfumes and could be picked up on the beach, also aroused high expectations. Ambergris was exceptionally expensive; in 1670, a piece weighing 3.81 pounds which had been washed ashore on Mauritius was sold for no less than 3434 guilders in the Republic. Besides these economic and practical considerations, the Directors of the Company for strategic reasons were not keen to see the island pass into the hands of either the English or the French Company. Bearing these and some considerations in mind, in 1636 the Gentlemen Seventeen finally decided that there should be a permanent settlement on Mauritius, much against the advice of the incumbent Governor-General, Antonio van Diemen, who regarded the enterprise as squandering money and continued to oppose the whole project by adopting a passive attitude.

The upshot was that in May 1638 Junior Merchant Cornelis Simonsz de Gooijer (Gooyer) arrived there with twenty-four men, provisioned with poultry and sheep, with instructions to build a post at the *Zuidoosterbaai* or Warwijck's Harbour (Grand Port Bay, Vieux Grand Port) (sheet 406). In its initial form, this settlement consisted of a wooden shed thatched with palm leaves and surrounded by a four-pointed palisade. The improvised stronghold was given the name of *Fort Frederik Hendrik*, after the reigning Stadtholder. Despite its establishment, elsewhere on the island the French and the English continued to fell and ship ebony, and De Gooijer was therefore quickly replaced by Adriaen van der Stel, who remained head of post from 1639-1645. He immediately rebuilt De Gooijer's small fort, which had been severely damaged by heavy rainfall, had ebony felled on a large scale and initiated the planting of sugar-cane on Mauritius. Besides being used to make sugar, the sap was also employed in the distilling of arrack (*arak*), which in later years would be valued at the Cape as an alternative to the expensive imported brandy-wine. Importation of slaves from Madagascar was expected to offer a solution to the chronic dearth of manpower on the plantations.

---

47 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, vols. I and II.

48 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, vol. III.

49 On the shipwreck of the *Stavenisse* and the various rescue expeditions, see Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, vol. III; Paesie, *Het VOC-fluitschip Stavenisse*.

50 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, vol. III, pp. 97-123.

51 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, vol. III, pp. 164-172.

52 Godée Molsbergen, *Reizen in Zuid-Afrika*, vol. III, p. 149.

53 Sleigh, *Die Buiteposte*, pp. 679-716; see also Coetzee, *Die Kompagnie se besetting van Delagoabaai*; Paesie, *Het VOC-fluitschip Stavenisse*, pp. 151-212.

54 Sleigh, *Die Buiteposte*, pp. 639-679; Moree, *A Concise History of Dutch Mauritius*.

55 Sleigh, *Die Buiteposte*, pp. 639-640.

56 For the number of ships calling at Mauritius, see Moree, *A Concise History of Dutch Mauritius*, Appendix 1 on pp. 98-99, Appendix 3 on p. 101.

To this end, the first contract for the supply of slaves was made with the *Coninck van Antongil*, the local ruler in Antongil Bay, in 1642.

A few Company servants were left there on this occasion to look after affairs. In fact, this was the first Dutch settlement in Madagascar, which was maintained until 1646. The importance of this improvised post was proved in 1644 when the presence of the Dutch blocked the claims to the whole of Madagascar on which the French had set their sights, on the grounds that the rights of the Company preceded theirs. Nevertheless, from 1641 the French did maintain two fortified settlements on the south-east coast of Madagascar (*Fort de France, Fort Dauphiné*) for a couple of decades, from which the Company post on Mauritius also regularly obtained slaves. In 1645 and 1649 the English Company made two vain attempts to establish settlements in Madagascar, on St. Augustin Bay and on the small island of Nosy Be off the north-west coast.

In 1642, Commander Van der Stel received Abel Tasman's first expedition in the new fort on Mauritius (See Volume III: *Malay Archipelago and Oceania*), which set sail from here on 8 October of the same year with the ships the *Heemskerck* and the *Zeehaen* on his now famous voyage of exploration to the putative South Land (Australia), during which he discovered such places as Tasmania, New Zealand and the Tonga and Fiji Archipelagos (sheet 405).

Despite great efforts, in the years which followed under Van der Stel and his successors, Reinier Por (1648-1653), Joost van de Woutbeek (1653-1654), Maximiliaan de Jongh (1654-1656) and Abraham Evertsz (1656-1658), the new settlement on Mauritius failed to flourish. Slaves escaped and discontented employees left the service to set themselves up at other places on the island, where hidden from view they formed a growing threat to the post. Crops failed because of tropical storms or were devoured by rats and locusts, which meant that provisions had to be constantly imported. The quantity of ebony in the immediate environs of the settlement quickly shrank, to the effect that this timber had to be felled ever deeper into the hinterland, which presented enormous problems of transportation. The saw mill which Van de Stel had had constructed near Fort Frederik Hendrik later fell into disuse because the saw blades were not replaced, despite repeated request to the administration at the Cape to do so. As a consequence, the rock hard ebony wood had to be hand sawn.

Agricultural production lagged far behind expectations, at least as far as official supplies were concerned. The majority of *vrijburgers* here were exiles from the Cape, 'drunken farmers and quarrelsome women' who, as was the custom at the Cape, were granted parcels of farmland on which to cultivate essential foodstuffs. A number of farmers had land on the *Vlakte van Noortwijk* (Noordwijk Plain, Flacq) north of Fort Frederik Hendrik, not far from the *Noordwesterhaven* or *Engelse Haven* (Port Louis Bay) (sheet 408), and it was usually more attractive for them to sell their produce to the English ships which regularly visited this sheltered anchorage and most of which paid better prices than the Company.

In 1656 Mauritius was made subordinate to the Cape and demoted to an outstation. Two years later the settlement was abandoned altogether, but in March 1662 after the Company ship the *Arnhem* had run aground on a reef north-east of Mauritius, the Gentlemen Seventeen decided to review their decision. The *Arnhem* was part of a homeward-bound fleet of seven ships, which had strayed off course during a severe storm in the south-western quadrant of the Indian Ocean on 11 and 12 February of that year. With two other ships, the flag ship, the *Wapen van Holland*, carrying the Commander of the fleet and conqueror of the Moluccas, Arnold de Vlaming van Outshoorn, sank with all hands (see Volume III: *Malay Archipelago and Oceania*). Of the eighty-six survivors of the *Arnhem* who managed to reach Mauritius in the longboat, thirteen decided to go on to Madagascar and the remainder were picked up by various ships later in 1662. These dramatic events gave pause to think that a replenishment station should once again be installed on Mauritius, not least with an eye to the growing competition from the English and the French in that region.

Consequently, in 1664 Jacob van Nieuland (also: Nieuwland, Nieuwlandt, Nieuwlant) was dispatched to the island as the new head of post. However, he died just one year later from a heart attack, perhaps induced by the huge problems with which he had been confronted during his short term of office: in next to no time a mutiny erupted among the garrison at Fort Frederik Hendrik and a number of the men absconded. His successor Georg Friedrich Wreede (1665-1673) and the later men in charge were just as unsuccessful in establishing an adequately functioning replenishment station on Mauritius. Among the multifarious causes should be mentioned the repeated crop failures caused by a series of natural disasters, the many instances of murder and arson perpetrated by runaway slaves, and paramount the ill-placed situation of the island off the usual sailing routes of the Company ships, which meant that extra ships were always required for the provisioning of the settlement and the collection of local produce. The administrations at the Cape and in Batavia did little to help, least of all in the way of providing a profitable market at which the produce of the private farmers could be sold. Even a sympathetic and talented leader as Isaac Lamotius (1677-1692), weighed down by all the problems – his pregnant wife and small daughter perished in a fire in the fort in 1679 – ultimately succumbed to madness, alcoholism and moral debauchery.

Finally, in 1706 it was decided to close the post on Mauritius definitively on account of the persistent financial losses it incurred. One of the overriding factors in this was the raging famine afflicting the island that year, the outcome of a protracted drought which had caused cattle and game to die in numbers and had led to continuing crop failures and even to a marked decrease in the number of fish in the Mauritian coastal waters. A census held in 1706 in preparation for the complete evacuation of the island mentions forty-eight Company personnel, fifty-six *vrijburgers* with sixty-nine children and seventy-one slaves.[57] In fact it was 1710 before the last of the Dutchmen left Mauritius. In 1715 the French claimed possession of it; under their rule, until it was lost to the British in 1810, the island was known as Ile de France. Thereafter the former Dutch name was restored once again.

The Defence of the Cape

In the long run, the isolated situation of the Cape settlement, bereft of a hinterland into which it would be possible to withdraw in an emergency (in Dutch documents of the time it was sometimes referred to as *dese Africaensche uijthoeck*, 'this African back of beyond'), made expensive investments in fortifications a necessity. Even during the construction of the first small fort under Van Riebeeck in 1652, when the outbreak of the war with England was announced (First Anglo-Dutch War, 1652-1654) every effort was made to ensure that the tiny Cape territory could be properly defended. Just a decade later growing concerns about 'a mighty European enemy', enhanced yet when New Netherland was captured by the English in 1664, led the Directors to the decision to have a new 'Spacious Stone Fortress' built at the Cape.[58]

The Castle

At that time the extension of the hornwork in front of the existing fort which had begun in 1663 was nearly completed and Commander Zacharias Wagenaer (1662-1666) was not unreasonable in his opinion that the new construction would represent an enormous squandering of capital: 'What a pity that so much trouble, labour and capital, already amounting at this moment to more than 18,000 guilders, have been expended for no purpose'. In the first instance, the administration at the Cape had toyed with the idea of building a thicker wall around the existing fort, but after extensive consultations and on-the-spot inspections, in agreement with Isbrand Goske (also Gosken, Godsken), Commander of the outward-bound fleet of 1665 and later Governor of the Cape (1672-1676), finally it was decided unanimously to select a new location a little farther to the east. The deciding factor was the assumption that enemy fire from the higher slopes of Lion's Rump could not damage it; later this proved to be a miscalculation. Therefore, to protect this vulnerable western flank of the town, in 1715 work was commenced on the construction of a separate coastal battery. When it was completed in 1726, this 'water castle' was given the name *Mauritius*, but it was not long before it was commonly called after the builder, Governor De Chavonnes who had just died, *Batterij Chavonnes* (Chavonnes Battery); in 1744 this name was made official (sheets 126-129).

Consequently, at the end of 1665 the new fort after a design by the military engineer Pierius Cool, according to the 'small sketch dispatched', was 'measured and traced out' by the surveyor Hendricq Lacus and the 'assistant and engineer' Pieter Dombaer, who had arrived with Goske. Then, after 'at the outermost points of each corner standards flying white pennants had been erected', Commander Wagenaer laid the first stone on 2 January 1666. By then Goske and Dombaer had travelled on to Batavia; in the meanwhile Ensign Johannes Coon had been appointed first supervisor of the building work. However, the further progress of the construction was a protracted process, because work was halted in 1667, after the end of the Second Anglo-Dutch War. It was only in 1672, when there were fresh fears of an attack on the Cape by either the English or the French, that the project was resumed. The old fort continued to be used until 1674, when work on the new Castle had been completed to such an extent that the garrison and the Cape Government could take up their headquarters there. The gradual demolition of the old stronghold was commenced, even though the stone-built dwellings and part of the horn work continued to stand until well after 1690. The construction of the Castle in its initial form was finished in 1679; it has survived up to the present day, with some later changes (sheets 79-80).

In 1718, the Gentlemen Seventeen dispatched the engineer Pieter Gijsbert Noodt to the East to take up the position of 'Director of Approaches and Fortifications in the East Indies'; outward-bound he was ordered to inspect the fortifications at the Cape and, where necessary, make recommendations for their improvement. His report to his superiors about the Cape, which he went to great pains to keep secret from Governor De Chavonnes, was dated 15 March 1719. After Noodt's departure for Batavia the latter complained that 'the gentleman has departed, with neither ground-plans and profiles nor the least instruction' being left behind 'according to which I should be able to take Steps'. In his own report, the Governor stated that the Castle was in 'a poor state of defence', not least because of mistakes in the construction of the earthen ramparts behind the outer wall. De Chavonnes had his proposals for improvement set down in map form by Engineer Evert Walraven Cochius (sheet 94). In order to effectuate them a flat-bottomed vessel which could transport sods from the Salt River would be essential, as well as 'a goodly number of slaves to stack the earth'. His plans would be far cheaper than those of the 'gentleman director' and finally he requested that 'a qualified engineer be sent hither, to direct the work as it should be done'. Those engineers who had accompanied Noodt were not qualified, as he himself had also realized.[59] Despite these recommendations, the Gentlemen Seventeen decided to send Noodt's proposals to the Cape to be studied there in more detail. It was only in 1723 that a commentary on this plan was given by the engineers Kaje Jesse Slotsboo and the same Cochius mentioned above.[60] In the meantime, no extra engineer had been sent out and everything continued to follow the same old rut.

The Sea Line

Noodt had made an excellent analysis pinpointing the weak elements in the defences of the Cape. As had already been noted before him, the coastal defences were utterly inadequate, and in 1714 a first project plan had been developed to improve them. This anticipated the construction of extra batteries to the east and the west of the Castle, in addition to retrenchments to be laid out for the protection of the town and the potential landing places at the mouth of the Salt River (sheet 90). Only one part of this project was ever accomplished, the large Chavonnes Battery to the west of the Castle. Noodt adopted the same concept (sheets 92-93), but practically none of his ideas for such a defence line were taken to a further stage at that point. In 1727 he returned to the Cape to take up his appointment as Governor, and not even in the two years of his term of office were any serious efforts made at their realization. In was to be almost fifteen years, until 1741 in fact, before the plans for a defence line were reconsidered, once again because of the threat of war from Europe.

In that year, a first revised proposal for a Sea Line along the coast was presented by Captain Rudolph Siegfried Alleman, Head of the Castle Militia. However, as the Cape Government was awaiting the announced arrival of an engineer from the Netherlands, no action was taken. Possibly the engineer in question was meant to be Pierre Bellidoor (also: Belidor), who was already on his way to the East Indies in the retinue of the newly appointed Governor-General, Gustaaf Willem Baron van Imhoff. While staying at the Cape in 1743, on the orders of the latter, he drew the blueprints for a 'retrenchment on the Sea side with a counterscarp running up to and encircling the Castle, [which] has been accurately drawn for Your Excellency's information, with a small ravelin at the rear of the Castle and a Couvre-face [a low rampart in the ditch, protecting the face of a ravelin] for the bastion CatsenElleboge'. This drawing has not been preserved, but there is a map dating from around 1745 showing the progress in the building work (sheet 96).[61] Bellidoor continued his journey to Batavia with Van Imhoff and the person who drew the map was probably the military engineer Jurgen Lievenberg, under whose direction the construction of the retrenchment, which was referred to as the *Linie* or *Zeelinie*, took place. The *couvre-face* to protect the bastion *Catzenellenbogen*, which was given the name (*Van*) *Imhoff*, served to protect the planned Sea Line to the east of it and to cover the southern part of Table Bay. This was the most expensive part of the whole project, as it required a solid stone foundation for the new 'emplacement of the heaviest cannon on this rampart [meaning the old Castle wall], which could not be played very long, without damaging the capital wall itself underneath'. Although the Castle may have presented an imposing sight, its construction was far from satisfactory as it required constant repairs. The *couvre-face* Imhoff came into service in 1745.

For the construction of the Sea Line proper, of which the primary purpose was to 'permit the assembled Militia to camp behind it, safe from cannon shot from enemy ships', an earthen rampart had been deemed sufficient. Three redoubts were planned in the Line which were to bear the names *Elisabeth*, *Helena* and *Tulbagh* and at the end by the Salt River a small fort, *Fort de Knokke*, which was completed in 1744. To defend the coast west of the Castle, an additional small battery was thrown up between Chavonnes Battery and the Castle. This bore the name *'s Heeren Hendriks Kinderen* and would later be replaced by the Amsterdam Battery (sheets 124-125). Work on the Sea Line according to this original layout was by and large concluded by 1752.

When the Fourth Anglo-Dutch War (1780-1784) broke out, under the direction of Major Philip Herman Gilquin in his capacity as 'Director of Fortifications' and with the assistance of French officers and their men stationed at the Cape hasty improvements were made to the defences. In 1782 for instance, the Line was extended farther to the west to the foot of Devil's Peak, according to a design made by Colonel Thomas Count de Conway, who has been mentioned above. The completion of the project was realized 'partly by the Frenchmen in the Pondichery Regiment and partly by our own people', which explains the name *Franse Linie* (French Lines). The construction of the *Swellengrebel Battery* (later renamed Amsterdam Battery) designed by Gilquin was commenced to the west of the Castle in 1784. A small earthen embankment battery was built at Rogge Bay, close to the Castle, in 1781, and the French constructed a retrenchment at the foot of Lion's Rump that same year; a complete survey of the new defence works dating from this period can be found in the legend to the map on sheet 103.[62]

De aan vrijboeren uitgegeven percelen land aan de Kaap werden kadastraal opgenomen door de gezworen landmeter. De opnemingen werden vervolgens voor akkoord ondertekend door de commandeur en vastgelegd in het register. In 1659 betrof dit nog voornamelijk percelen langs de Liesbeek ten oosten van de Tafelberg. In deze erfbrief uit dat jaar, met een kadastraal schetsje door Pieter Potter, wordt vastgelegd dat vanwege de slechte en steenachtige grond van het oorspronkelijke, op 15 april 1657 uitgegeven perceel de eigenaars er nu een stuk aangrenzend land mogen bijtrekken, no. 18 op het kaartje. Collectie: Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 3994 fol. 451R.

The parcels of land that had been allotted to free farmers at the Cape were surveyed cadastrally by the sworn surveyor. The surveys were signed off as true by the Commander and recorded in the register. In 1659 this related primarily to the pieces of land along the Liesbeek to the east of Table Mountain. In this property deed, with a little cadastral sketch by Pieter Potter, it is declared that because of the poor and stony ground of the original plot issued on 15 April 1657 the owners are now allowed to add an adjoining piece of land, no.18 on the map. From the collection of the Netherlands National Archives, 1.04.02 record nr. 3994 fol. 451R.

Although not all the designs pleased him, which for instance was true for that of Amsterdam Battery, upon his arrival in 1785 Governor C.J. van de Graaff ordered the work already underway to be completed. In addition, some new designs were made to ensure further improvements to the coastal defences, supplementing the general plan of Gilquin and the French (sheets 104-106). These included a reinforcement of the existing Sea Line and the construction of a second retrenchment on the eastern side closer to the town, the addition of elaborate outer walls with contregardes and outworks to the Castle (which Van de Graaff referred to as the Citadel), and an extension of the fortifications on the western side of the town. Only some small parts of these projects were actually carried out.

False Bay

From a very early period, account was taken of the possibility of an attack from False Bay in the south. Around 1673, a post was built at Muizenberg (*Muysenberg*), and in 1680 another one bearing the name *De Kuylen* a little farther to the south. In his 1719 report Pieter Gijsbert Noodt noted that he had taken some extra time to consider the situation at False Bay. To his horror, he found that he had been 'badly misled'; earlier he had been assured that there was no good anchorage in this bay, but his investigations informed him that 'the contrary' was true. On the attached chart of False Bay,[63] he had marked where an enemy could land and 'could easily make himself master of the inhabitants, their cattle, wagons, horses, grain and other necessities', before any report could have reached the Cape. From the bay, it would be possible to launch an overland attack on Stellenbosch as well, 'because it would be eight hours before tidings could be brought and at least eight hours before any soldiers could be there to prevent this happening'. Furthermore, he commented that it would be difficult to count on military support from the population because some of them were inimical to the authority of the Company. Potential enemies, the French and the English, were aware of this situation. His vision was completely vindicated three-quarters of a century later when the British succeeded in taking the Cape from False Bay via Simon's Town and Muizenberg without encountering any great difficulties, despite the construction of a few fortified posts in the vicinity in the intervening years (sheets 188-191).

Hinterland and Signal System

The defence of the Cape against a foreign aggressor was concentrated in the area between Table Bay and False Bay. No attack was expected from the hinterland. Consequently, defences were only projected along the coasts, in particular near the good anchorages and any landing places which could be used by invasion fleets in the bays. However, no large fortifications were ever built outside the immediate environs of Cape Town; all the small outstations could do was warn of potential danger, in the hope of receiving instructions and reinforcements. A signal system for this purpose was installed at the end of the seventeenth century.

---

57 Moree, *A Concise History of Dutch Mauritius*, p. 92.

58 Böeseken, *Dagregister en briewe van Zacharias Wagenaer*, pp. 349-376; *Resolusies*, 1664-1666; see also Zandvliet, *Mapping for Money*, pp. 148-149; idem, *Vestingbouw in de Oost*.

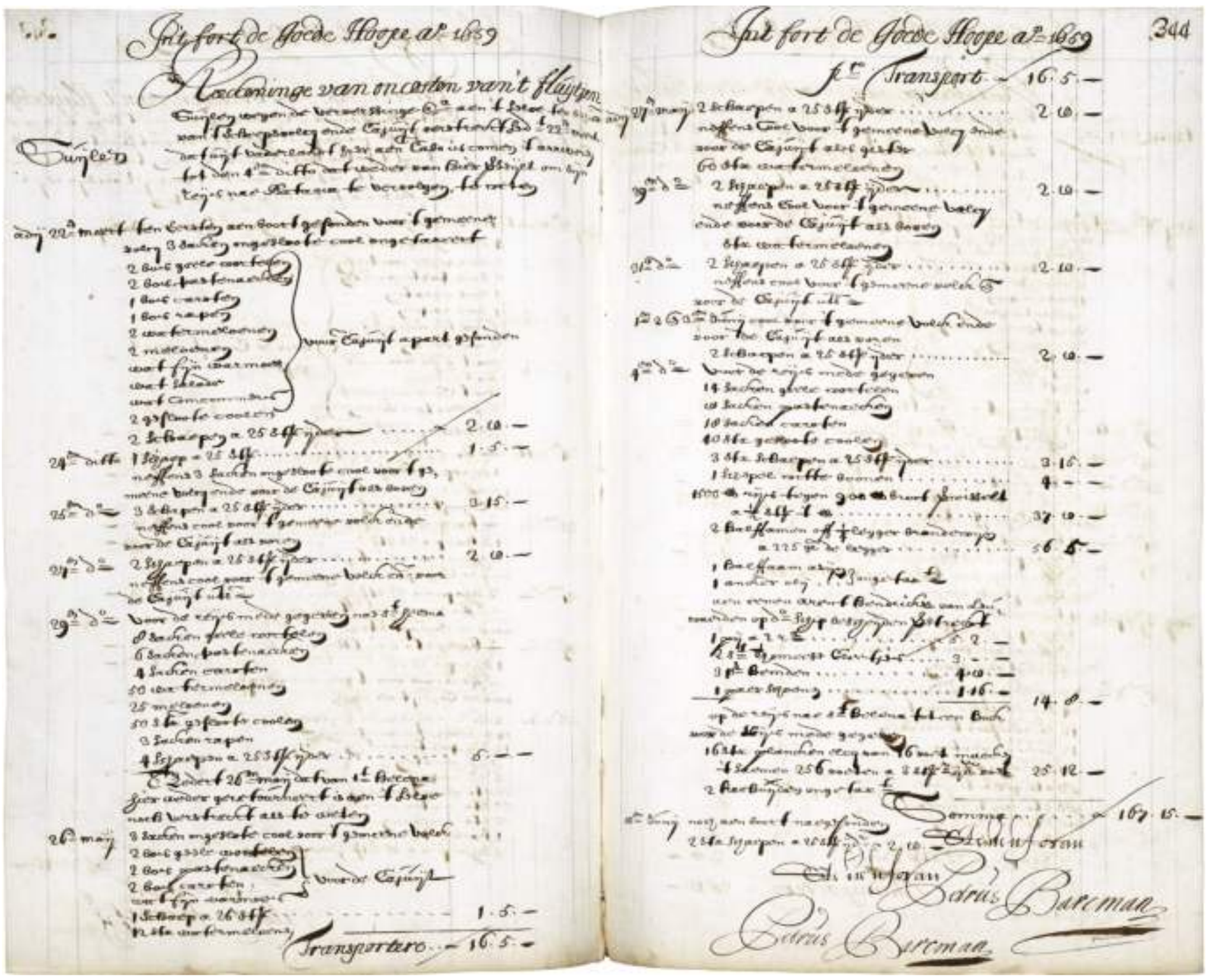
59 Report by Noodt and letter from De Chavonnes in Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 4080. The engineers involved were Anthony Willem van Sorgen and Cornelis Hemeltecam, see Zandvliet, *Kolonisatie en cartografie in de Oost*, p. 120.

60 Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 11333; the text of the report was included in its entirety in *Resolusies*, 9 February 1723.

61 Western Cape Archives and Records Service, 1/1 record nr. C 2357, fol. 49.

62 Several versions of this map are known, the earliest one being French-language and dating from 1782. It is preserved in de Gordon Atlas, now in the *Rijksmuseum*, Amsterdam.

63 This map is no longer extant.


Int fort de Goede Hoope a° 1659

Reeckeninge van oncosten van't fluijtjen Zuijlen

Int fort de Goede Hoope a° 1659 344

Jte Transport ... 16. 5. —

KAFFER KONING GAÏCKA.

Het uitgaande fluitschip *Zuijlen*, dat op 22 maart 1659 aan de Kaap arriveerde, werd in de weken nadien eerst ingezet voor een provianderingstocht naar St. Helena. Men hoopte daar nog de retourvloot uit Oost-Indië te vinden, die rijst voor de Kaap aan boord had maar de vestiging aan de Tafelbaai niet had aangedaan. De vloot lag inderdaad nog voor anker bij St. Helena, maar de rijstvoorraden waren intussen over de eigen schepen verdeeld, zodat er voor de Kaap slechts een magere twee van de oorspronkelijke 22 last (1 Amsterdamse last = 1976,4 kilogram) overschoten. Dit betekende (wederom) voedselschaarste voor Jan van Riebeeck en zijn mensen in het naderende winterseizoen. Na terugkomst uit St. Helena werd de *Zuijlen* van proviand voorzien voor de voortzetting van de reis naar de eindbestemming Batavia. De hier gereproduceerde victualielijst met *Reeckeninge van oncosten van't fluijtjen Zuijlen* vermeldt zowel de levering van victualie voor de reis naar St. Helena, hoofdzakelijk groenten en een aantal schapen voor de slacht, als voor de verdere vaart naar Java vanaf 26 mei, waartoe de voorraden groenten werden aangevuld met brandewijn, olie en azijn, kledingstukken en een partij planken voor eventuele reparaties onderweg. Collectie: Nationaal Archief, 1.04.02 inv.nr. 3994 fols. 343V-344R.

The outward-bound flute *Zuijlen*, which arrived at the Cape on 22 March 1659, was in the following weeks first used for a provisioning voyage to St. Helena. It was hoped to find the return fleet from the East Indies still there, as this had rice for the Cape on board but had not called at the settllement at Table Bay. The fleet was indeed still lying at anchor at St. Helena, but in the meantime the stocks of rice had been distributed among their own ships, so that a miserable two out of the original 22 *last* (1 Amsterdam *last* = 1976.4 kilograms) were left. This meant (once more) a shortage of food for Jan van Riebeeck and his people in the approaching winter. Having returned from St. Helena, the *Zuijlen* was supplied with provisions in order to continue on the journey to her destination, Batavia. The list of victuals reproduced here with *Reeckeninge van oncosten van't fluijtjen Zuijlen* (Account of the expenses on the flute *Zuijlen*) mentions both the delivery of victuals for the voyage to St. Helena, mainly vegetables and a number of sheep for slaughter, and for the onward voyage to Java from 26 May, for which the supplies of vegetables were supplemented with brandy, oil and vinegar, clothing and a batch of planks for possible repairs on the way. From the collection of the Netherlands National Archives, 1.04.02 record nr. 3994 fols. 343V-344R.

De oostgrens van de Kaapkolonie was aan het einde van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw het toneel van jarenlange bloedige strijd tijdens de drie zogenoemde Xhosa- of Grensoorlogen, waarin Xhosa, Khoi en Europeanen elkaar de weidegebieden bij de Grote en Kleine Visrivier betwistten. Gouverneur Jan Willem Janssens had tijdens zijn inspectiereis door de kolonie medio 1803 een ontmoeting met de Xhosa-leider Gaika in diens dorp ten oosten van de Grote Visrivier, in een poging afspraken te maken over het handhaven van de vrede en een gemeenschappelijke grensbepaling. Zijn aide-de-camp Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli maakte deze portrettekening van het Xhosa-hoofd, met als titel *Kaffer Koning Gaïcka*. Collectie: Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde, H 447 f; aquarel op papier, 32 x 20 cm, ca. 1803.

At the end of the eighteenth and the beginning of the nineteenth century the eastern border of the Cape Colony was the scene of bloody strife lasting years during what are now called the three Xhosa or Border Wars, in which the Xhosa, Khoi and Europeans disputed the grazing areas at the Great and Little Fish Rivers. During his tour of inspection through the colony in mid 1803, Governor Jan Willem Janssens had a meeting with the Xhosa leader Gaika in his village to the east of the Great Fish River, in an effort to make agreements on keeping the peace and fixing a common border. His *Aide-de-Camp* Willem Bartholomé Eduard Paravicini di Capelli made this portrait of the Xhosa headman, with the title *Kaffer Koning Gaïcka* (Kaffir King Gaïcka). From the collection of the *Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde*, H 447 f; water-colour on paper, 32 x 20 cm, c. 1803.

As time passed, the chain of outstations which encircled the Company territory had expanded to such an extent that the transmission of messages and the summoning of reinforcements from the distant hinterland could no longer be effectively achieved on foot or on horseback. In 1690, it was decided to set up a simple signal system and to this end a number of small posts and cannon emplacements situated on elevated locations were established. After the first shot had been fired at the Castle, the signal was transmitted from post to post in stages starting at the Plattekloof (Platte Kloof). Each station had to continue to fire its signal cannon until answering fire from the cannon at the next post could be heard. By resolution of Sunday 14 May 1690 Commander and Council declared their intention to have 'a small iron cannon placed on the Tygerberg, one at the Groote Schuur, another above the pass to Stellenbosch and the last at Drakenstein, to give a signal by means of certain shots of the arrival of an enemy, as a call to arms to the inhabitants and to summon every man to his allotted place'.[64]

As far as is known, the signal system was first used – and for the time being for the last – in 1695, when a French ship aroused some anxiety. Afterwards, as the years passed and there was no threat of war for a long time, it seems little if any maintenance of either the cannon or the signal posts was done. It was not until 1734 that a revision and extension of the signal system was thought advisable, 'because of the uncertain situation of affairs in Europe at the present time'. In the meantime, in view of the considerable expansion of the Company territory the signal posts which had been installed in 1690 were no longer adequate 'to be used to warn in the same manner'. In barely a month, an investigatory committee had presented a report about the revision of the system, which subsequently in the main was indeed effectuated according to these lines.[65]

Once again the system commenced at the Plattekloof on the Tygerberg from where its lines were extended in various directions. To the east the signal shot could be heard and seen at the pass to Stellenbosch (Kanonkop near present-day Blue Downs) and from there it was passed on to the Hottentots Holland Kloof (Kanonkop south of the Gantouw Pass). From this point the signal extended as far eastwards as Houwhoek (Houhoekberge) and to 'the Black Mountain above the warm water', near the present Caledon. From here the last post which at that time fell within VOC territory could be warned, the one at the Buffeljags River. In a north-easterly direction, Simonsberg north of Stellenbosch could be heard from the Platte Kloof. The third signal line ran in the direction of Paarl and from there northwards via Riebeek Kasteel (Kanonkop Porseleinberg) to the southernmost point of Piketberg and the Piekeniers Kloof (Olifantsberge). Farther to the east, the signal lines were planned to run via the Company post at Roodezand (Tulbagh), from where a signal could be sent across the Breede (Breë) River, which would alert the surrounding area. Finally, there was a line to Saldanha Bay in the north, running via Groenkloof (Mamre), a post on the Grote Dassenberg and from there to the gorge in Klipberg.

The cannon were placed at existing Company posts and at *plaase* (farms of *vrijburgers*). It was the duty of both the Company soldiers and of citizens to man the signal posts. The report drew the conclusion that 'those citizens could be summoned who live in the Verlore and Lange Valleys, on this side and the other side of the Olifants River, over the Roodezand, Breede River, Hex River, Bokkeveld, as far as the Buffeljags River and the Company post which is situated there, as well as those folk who reside over the Hottentots Holland Kloof on the far side of the mountain'. A summons could be passed on to the farthest corners of the Company's territory within six hours.

In later years there were periodical exercises with the signal system, which in the second half of the eighteenth century was expanded even farther and adapted. As far as is known, it was used on four occasions and invariably with success. As mentioned, the militias were first called out to counter the (minor) French threat in 1695. It was used again only in 1781, when British warships captured the homeward-bound Company fleet in Saldanha Bay. At the call-out to counter the British invasion in 1795, the signal system worked perfectly, but some of the *vrijburgers* failed to turn out on account of the revolt in the eastern districts. Only later when it had emerged that, in the meantime, the 'Velvet Revolution' had brought the Patriots to power in the Republic, were they prepared to take up arms. The signal posts were used for the last time in 1806, when the British landed at the Cape for the second time near Blaauwberg (Blouberg).

The Final Years

After the middle of the eighteenth century, the defences at the Cape lapsed into a serious state of wrack and ruin; maintenance of and improvements to the defences were only actually carried out in periods in which the threat of war loomed large, and even then what was done was still no more than hastily contrived. The upshot became painfully clear in 1781 during the attack against the Cape by a British expeditionary force under the command of Commodore George Johnstone. On that occasion it was only through the intervention of a French fleet under Admiral Pierre André, Count de Suffren that the colony was saved from occupation, but as noted above the British were able to take the return fleet in Saldanha Bay (sheet 229).[66]

The Gentlemen Seventeen and the States-General had earlier acknowledged the danger of a British conquest of the Cape and, as an emergency measure, had hired a contingent of regular troops from France with which the Republic was then allied. The first of these to arrive with De Suffren's fleet in July 1781was the 747 man strong *Régiment de Pondichéry* under Conway mentioned above. In 1782 its strength was supplemented up to 1600 men, following which in 1782 and 1784 the French troops were replaced by two purely mercenary regiments, the *Régiment de Luxembourg* and the *Régiment Suisse de Meuron*. In fact the presence of these troops and the increased number of ships visiting as a consequence gave Cape Town an enormous economic and cultural impulse. Plenty of money could be made from the foreigners and much of this was spent on all sorts of luxury items from Paris and the refurbishment or building of residences in the latest European fashion (sheets 156-157). However, after a few years the time came for the regiments to move on; in the period 1784-1788 both were stationed in Ceylon, where the De Meuron Regiment in 1795 would play a crucial role in the conquest of the Company territories in this island by the British (see Volume IV: *Ceylon*). In 1787 and 1788, the 2000 man strong Württemberg Regiment arrived to replace them, but it too soon had to travel on to the East Indies, where it was stationed in Semarang in Java. Consequently, the end of the economic revival at the Cape was as speedy as had been its beginning a decade earlier.

The second measure taken was to dispatch an experienced military engineer to the Cape as Governor directly after the Fourth Anglo-Dutch War, the former 'Colonel and Director of Fortifications' in the Republic, Cornelis Jacob van de Graaff. His orders were, as he himself noted, 'to make the improvements required by their dilapidated condition, and also to construct immediately the requisite batteries in a provisional manner, moreover to put the artillery on a better footing in so far as this could not be delayed, with instructions to the said governor to report to His Illustrious Highness the Prince Stadtholder and the Government on all the fortification works as he should deem necessary to make safe this very important post and what improvements were required in the artillery corps, and on the supplies of ammunition with which the arsenals should be provided for the required defence in time of war'. Van de Graaff took office in February 1785 and in the next few years under his supervision, indeed not infrequently with his personal participation, an imposing number of maps and plans for the improvement of the defence works at the Cape saw the light of day.[67] In addition, in 1785 he founded a military school, known as the *Pépinière*, which together with the *Marine School* (Naval Academy) in Semarang (1782, see Volume II: *Java and Madura*) was intended to be the central facility in this field for the Company's overseas territories.

It was predictable that Van de Graaff, an expert soldier but not a diplomatic administrator, would fall foul of the Gentlemen Seventeen. Eventually it turned out that there was no finance available for the defence works he designed, most of them presented in a *Memorie Concerneerende het Defensieweesen aan de Caap de Goede Hoop* (Memorandum Concerning the Defence at the Cape of Good Hope) in 1787. The request for a subsidy which the Company had already submitted to the States-General in 1785 was not granted and Van de Graaff was given instructions to economize on all any possible fronts. After the Directors, having taken due note of the first report on the situation at the Cape compiled by the Military Commission which visited there in 1789, had concluded that the Governor had exceeded his powers and had not been successful in improving the financial position of the colony, in 1791 he was issued strict instructions 'to halt all work on the fortifications and batteries immediately, not even allowing one more stone to be laid'.

---

64 *Resolusies*, 14 May 1690; on the signalling system, see also Roux, *Die verdedigingstelsel*.

65 *Resolusies*, 1 July 1734.

66 The Republic's great gratitude for Admiral De Suffren's actions was expressed in a multitude of official gifts, medals, etcetera, which are now preserved in the *Rijksmuseum*, Amsterdam.

67 Quotations from Van de Graaff, *Memorie houdende aanmerkingen over de importantie van de Caap de Goede Hoop*. His map collection has for the most part been described in Koeman, *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie*.

De opvarenden van de vijf afgedwaalde schepen onder bevel van vice-admiraal Wybrant van Warwijck (Tweede Schipvaart 1598-1600) zijn hier afgebeeld tijdens hun verblijf op het eiland Mauritius in september en oktober 1598, ook weer op een gravure uit *Begin ende Voortgang van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie* (1644). Aan de boom in het midden zijn de wapens van 'Hollandt, Zeelandt en Amsterdam' gespijkerd, als 'gedachtenisse' aan hun aanwezigheid op het eiland. Rechts luistert een groep naar een preek. Van belang is de afbeelding van een dodo of walgvogel geheel links, een alleen op Mauritus voorkomende soort van loopvogel, die de komst van de Europeanen uiteindelijk niet zou overleven. De laatste exemplaren werden omstreeks 1680 gesignaleerd; zie ook de tekening uit 1601 op blad 18.

The sailors on the five strayed ships under Vice-Admiral Wybrant van Warwijck (Second Fleet, 1598-1600) are shown here during their stay on the island of Mauritius in September and October 1598, once more on an engraving from *Begin ende Voortgang van de Vereenighde Nederlantsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie* (1644). On the tree in the centre the arms of Holland, Zeeland and Amsterdam have been nailed, as a commemoration of their presence on the island. On the right a group are listening to a sermon. An important feature is the depiction of a dodo or *walgvogel* on the far left, a species of flightless bird found only on Mauritius, which ultimately would not survive the advent of the Europeans. The last specimens were observed around 1680; see also the drawing from 1601 on sheet 18.

The 'entire Württemberg corps, with 700 men of the pépinière or military recruits' should be dispatched to Batavia straight away on military transports, whereas the complete 'brigade of engineers, with the exception of one lieutenant and one extraordinary engineer' was to be disbanded. Its members had the choice of either going to Batavia with the Württemburgers, which in Van de Graaff's words was the same as 'setting off for the kingdom of the moles, to seek their own graves there', or to return to Europe. Other measures of economy included the instruction to close and sell a number of Company posts with all the draft oxen and horses belonging to them, after which the redundant heads of post had to be sent either to Batavia or to the Netherlands. After the Governor had procrastinated for a long while, a commission was ordered to inspect all the posts and to indicate which they thought could be closed down. The related surveys and situation plans were made by the surveyor Johan Willem Wernich and the Cadet Bombardier Josephus Jones (sheets 298 above, 301-302, 306, 337).

In the meantime, not least because of his rigorous style of government, Van de Graaff, who was also a fervent supporter of the House of Orange, had become embroiled in a conflict with the majority of the citizens at the Cape who supported the French-inclined Patriots. Therefore, in 1791 he was finally recalled, at the request of Stadtholder Willem V with full military honours. When he left to sail to the Republic in June of that year, he took with him a great deal of the cartographic material which had been produced at the Cape under his authority. He later used it to compile the large map of the colony reproduced on sheets 288-290. The upshot was that in complete opposition to his original instructions and his own ambitious plans, Van de Graaff left the defence at the Cape in a very parlous state. Most of the new batteries, for as much as they had been completed at all, lacked cannon and the minimum number of 5000 soldiers mentioned in the official reports as essential to the garrison was never even approximately reached, either in his term of office or thereafter until the British period.

As reinforcement to the military apparatus of the Company, the first division of the civil militia had been set up in 1659. As time passed, this developed into a respectable force, but ideas about its quality and trustworthiness tended to differ. Understandably, the contribution of those *vrijburgers* who lived at a great distance could only be a very limited one in case of an emergency situation in the vicinity of the main settlement. Moreover, their obligatory journey to the Cape for periodical exercises elicited plenty of resistance, as this meant leaving hearth and home behind unprotected, with all the risks involved: more than once upon the militiamen's return they would find their families murdered and their farms burnt down. Generally speaking, the Company officers had a very low opinion of the civil militias, but no one can doubt their dedication.

The shame of the Battle of Muizenberg on 7 and 8 August 1795, in which a British invasion force of 1800 men under the command of Major-General James Henry Craig won a crucial victory over the Company troops and the civil militia corps, can unquestionably be blamed exclusively on the military leadership and by no means on the civil militias. On 11 June of that year, seven British warships under the command of Vice-Admiral Sir Keith Elphinstone had appeared off Simon's Town in False Bay. After his demand that the Cape surrender on account of the mandate issued by the exiled Stadtholder Willem V had been refused, in the first instance the British had landed 800 men, who had experienced no difficulty in capturing Simon's Town on 14 June. This settlement certainly could have been defended, but under the opening fire of the British vessels the regular garrison had beat an overhasty retreat, without even making a single attempt to ensure that the strongholds and provisions which they had left behind had been rendered useless for the enemy.

During the large-scale British attack launched on 7 August on a newly built improvised fortification at Muizenberg situated more to the north, which was partially manned by civil militias, the Colonel in charge, Carl Mattheus Willem de Lille retreated with his regular Company troops even before the actual approach of Craig's main force. Left to their fate, the civil militias, numbering some 300 men under the leadership of Johan Gerard Cloete, fought with might and main, but were obviously unsuccessful in repulsing the British force six times their strength. A hasty counter-attack on Muizenberg on 8 August by troops brought in from Cape Town came to nothing, as did similar actions on 1 and 2 September. A large-scale assault on the English camp at Muizenberg on 3 September was intended to be decisive but it was cancelled as a consequence of the arrival of 3000 British reinforcements in False Bay. On 14 September, these and some of the units which had landed earlier finally set off on the advance to Cape Town, during which they met hardly any opposition. On 16 September 1795 Commissioner-General Abraham Josias Sluysken and Council signed the surrender of the Cape Colony (sheet 188).[68]

The first British occupation of the Cape formally ended with the signing of the Treaty of Amiens on 25 March 1802, the terms of which decreed that the colony should be returned to the Batavian Republic. An earlier attempt to retake the Cape in 1796, for which the Batavian Republic had dispatched a naval squadron of nine ships under the command of Captain (during the expedition Acting Rear Admiral) Engelbertus Lucas, had ended in total disaster as a consequence of his irresponsible course of action (sheets 230-231). After their arrival at the beginning of August 1796, Lucas had his ships anchor in Saldanha Bay, in accordance with the instructions he had been given. There, a few days later, despite repeated warning from pro-Dutch inhabitants of the Cape, they were effectively cut off by Elphinstone's fleet of thirteen ships and a considerable force of British troops, which had been hastily dispatched from Cape Town. On 17 August Lucas had to accept the British terms of capitulation, in part because of a rising mutiny among the crews who were preponderantly supporters of the House of Orange. Following the surrender, the majority immediately volunteered for service with the British. The officers and Lucas himself returned to the Republic in May 1797, where he died only a month later.

At the end of December 1802, the new Dutch Governor (initially with the title Governor-General), Lieutenant-General Jan Willem Janssens, and the Commissioner-General, the lawyer Jacob Abraham Uitenhage de Mist, arrived to take over actual authority from the British, which finally came to pass after two months of procrastination in February 1803. However, in June 1803 England again declared war on France and the Batavian Republic. In order to prevent the reinforcement of the Cape garrison with French troops, in July 1805 a British fleet carrying a landing force of over 5000 soldiers and 3000 sailors under Commodore Sir Home Riggs Popham left for the colony. The van reached Table Bay at the end of December. After a sham attack near Camps Bay, the main force under Lieutenant-General Sir David Baird landed on Melkbosstrand, a good 20 kilometres north of Cape Town, on 6 and 7 January 1806.

Before this, General Janssens had turned out with just over 2000 men, regular and hired troops plus militia, to stop the invasion, but there was so much delay in the advance that he was not able to reach his goal on time. Consequently, near the Blaauwberg (Blouberg), a little to the south-east of the landing place, on 8 January he was confronted by the complete English army which had had time to land by then. In the encounter which followed, once again the militias stood their ground but some of the hired units deserted halfway through the battle, forcing Janssens and the rest of his troops to retreat. Subsequently, he withdrew in a wide arc around Cape Town via the Tygerberg to a previously prepared position in the Hottentots Holland Mountains, some 50 kilometres east of the town. The British advance guard made its appearance in front of the Castle on 9 January, where the garrison commander, Lieutenant-Colonel Hieronymus Casimir von Prophalow, no longer had enough men left after Janssens's departure to put up an effective defence. He signed the capitulation of the fort on 10 January, after which Baird sent his sergeant, William Beresford, on to Janssens's camp in the Hottentots-Holland Mountains to negotiate a complete surrender.

By then Janssens had only about 1000 men still left under his command and he was certainly not going to receive any outside help. Nevertheless, he enjoyed the advantage of a position which could be well defended. This was reason enough for the British negotiators to offer him extremely favourable conditions. Hence, on 18 January, the terms of surrender were signed, on the basis of which the formal transfer was ratified a few days after. Janssens and all the regular troops were allowed to withdraw in good order with full military honours and would be permitted the opportunity to take passage for Europe on British ships. The population in the colony was given the guarantee of formal recognition of all their possessions, rights and assets, and Batavian law at the Cape was to be continued without restriction under British administration (sheet 255). Eight years later, under the terms of the Anglo-Dutch Treaty of London of 13 September 1814, the Cape Colony passed definitively into British possession.[69]

As former Governor Cornelis Jacob van de Graaff would argue in the 1806 supplement to his *Memorie, houdende aanmerkingen over de importantie van de Caap de Goede Hoop* (Memorandum, containing remarks about the importance of the Cape of Good Hope, 1797), Janssens had committed a serious tactical error by not retreating to the Castle but posting his troops to the east at the Hottentots Holland Mountains. In his later defence of this decision, Janssens stated that in the Castle 'the storerooms were empty of provisions, and that the crop yield of the previous year had been very bad, and no grain could have been provided; what there was had only just been cut at the time of the landing, and had not yet been threshed; which was the reason the town had to be deserted'. Van de Graaff countered this by saying that the unthreshed grain could have been brought to the Castle; furthermore, as a rule there was enough rice, salt meat, wine and brandy-wine in the town for the garrison to have been able to hold out for a couple of months. Only there, the former Governor claimed, could any French or Batavian relief force that might have been dispatched have really been efficacious: 'Whoever holds Cape Town holds the whole country'; the possession of this strategic location was vital 'because without this all communication with Europe is completely cut off, consequently all hope of help and all provisions'.

The Maps and Their Makers

Masters and officers in the service of the VOC were obliged to note down in their log books all the soundings they had taken, supplemented by any other nautical and cartographic data they had collected on the routes they sailed. They were also under orders to report the mistakes on the maps with which they had been issued as well as to hand over any new exploration maps and coastal profiles which had been made on board. This information was continually processed and entered on the standard sea-charts with which the East Indiamen were equipped by the official Company Cartographer in the Republic and the Master Map-maker in Batavia. The coastal profiles or *landopdoeningen* which usually supplemented these charts served as an aid in recognizing islands and coasts and as such offered an essential check when determining position.

In many instances maps, ground-plans and topographical drawings were intended to be enclosures in official dispatches from the various Company settlements. They covered such matters as the determination of territorial boundaries, the designs and the construction of fortifications and other utility buildings, the course of military operations and so forth. In the initial years especially, it was only rarely that trained map-makers were employed for this purpose; in fact at the very beginning this work could be done by any Company servant who showed some aptitude for drawing. However, in the later seventeenth century, this task, and this includes the Cape, was increasingly the preserve of specially appointed surveyors, map-makers and military engineers. The *Provisional List of Map-makers at the Cape* below (in this instance the term is used as a collective noun) presents a survey of their personal data and their activities. A few examples have been chosen to illustrate their extremely diverse backgrounds.

Beginning in 1653 Commander Jan van Riebeeck periodically sent maps to the Republic and to Batavia as a record of the progress in construction activities and the exploration of the neighbouring areas. The first small maps of the Cape were probably drawn by the *Adsistent* (Assistant) Caspar van Weede, who volunteered to take part in the projected voyage to Madagascar in the galliot *Tulp* in June 1654. The goal of the expedition was to purchase victuals on this island and at the same time map the south coast of Africa from the Cape to Delagoa Bay. In view of the fact that Van Weede had been 'set to work [on making maps] on many occasions, and has been discovered to have a good understanding of them', Van Riebeeck acquiesced in his request and he was permitted to sail with the expedition to 'make apposite drawings, and small maps, of all the places, harbours, rivers and bays *et cetera*'. He was also ordered to keep a journal. By mid-December 1654, the *Tulp* had returned with adequate supplies from Madagascar but without any maps; forced back by the unrelenting stormy weather; with the exception of Mossel Bay, neither the south coast nor Delagoa Bay could be visited. This did not have any detrimental consequences for Van Weede's career: in October 1656 he was appointed a member of the Political Council, to which he was acting Secretary from November 1656 to the middle of March 1657.

Pieter Potter, who had arrived at the Cape in 1655, had by then taken up his duties as the new map-maker. It is likely that Potter was trained by his father, who was a glass engraver. This supposition is strengthened by the remarkably fine lines on his maps. Moreover, as the younger brother of the painter Paulus Potter, art will have been no stranger to him. When the granting of land to the *vrijburgers* commenced in 1657, the acreage allotted had to be measured by a qualified surveyor and entered into the cadastre in a deed of tenure. Pieter Potter was the first at the Cape to have his apppointment 'confirmed as surveyor and map-maker'. In this pioneering phase, he, as had been Van Weede before him, was made responsible for all cartographical activities which happened to arise at the Cape. Neither of them seems to have been specifically trained for this profession, nor was their immediate successor Hendricq Lacus, who arrived at the Cape in 1659, any better qualified. The latter began work as Potter's assistant, until he took over the work entirely in 1661, adding this to his functions as Secretary to the Political Council and Public Prosecutor (*Fiscaal*). He occupied the last position from 1663 but, referring to the way he performed this duty, after a brief period the Commander and Council had to admit that 'not only by drinking himself silly but also by bare-faced neglect and laxity, he has rendered himself unfit'. His exile to Robben Island came in 1668, from where he was put on a transport to Batavia two years later.

Among the later map-makers and surveyors were the 'head gardener' Barent Oldenland (1693-1697), who had trained as a medical doctor in Leiden, and the 'master mason' Douwe Gerbrandse Stijn (1697-1700). As also happened in other areas in which the VOC acquired territory, in the eighteenth century the majority of the cartographers at the Cape were recruited from military circles, although no formal demarcation of areas of work or qualifications was ever introduced here. For instance, the military engineers Kaje Jesse Slotsboo (1700-1726) and Evert Walraven Cochius (1714-1740) also worked as civil surveyors, and the former steward's mate, Christoph Hieronimus Leiste (1775-1794), was appointed

68 Nel, *Die Britse verowering*. See also Louis Michel Thibault's opinion on the preparations for and the actual events during this battle in Roy de Puyfontaine, *Louis Michel Thibault*, and the no less critical *Verhaal van de Overgave der Kaap de Goede Hoop aan de Engelschen, 1796* by 'Den Burger Phil: Wilh: Marnitz', in: Nationaal Archief, 2.01.27.01 record nr. 208.

69 On the battle of Blaauwberg/Blouberg, see for example Sleigh, *Blaauwberg: 'n Voorval in die Napoleontiese oorloë*.

surveyor and map-maker on account of his 'mathematical ability' – and of the fact that his brother was a professor in Brunswick. Pieter Cloete, who had escorted the lawyer Hendrik Swellengrebel during his private visit to the Cape Colony in 1776-1777 and had produced a good general map of the route (sheet 291), was afterwards given the opportunity to follow further training in the Republic, after which he returned to the Cape as surveyor in 1779.

As a result of the very diverse backgrounds of the surveyors at the Cape the materials produced by them through the years up to about 1780 are of rather variable quality. Certainly the engineers in the French regiments, who were then put to designing fortifications and preparing all sorts of maps, were extremely skilled in this field. In fact, their work signified the introduction of a new cartographical norm in the colony. This improvement can, for instance, be seen on the 1782 map of Cape Town and its environs, in which both the existing and the recently projected batteries and lines of defence are indicated. The related field surveys were carried out by 'the French Colonel Beijlie and his subordinate Engineers'. Several versions of this fine map have been preserved, including the example from the Netherlands National Archives reproduced here on sheet 103.

Under the governorship of the military engineer Cornelis Jacob van de Graaff, the production of maps at the Cape achieved an even higher level of professionalism, which was in no way inferior to what was being produced in the Republic or elsewhere in Europe at the time. When he arrived in 1785, Van de Graaff noted the general lack of elementary military maps of the colony, not to mention maps of 'Regions and Bays'. As a first measure, he had an 'Exact Military Map covering False Bay and the Cape projecting from there with the Bays situated on it, including Table Bay' compiled (sheets 164-165).[70] For this pioneering work important use was made of the older maps of various origins which were at that time available at the Governor's Office, in addition to new surveys made by his son, Captain Sebastiaan Willem van de Graaff of the Engineering Corps. In the years to come, the younger Van de Graaff would be one of the principal officers in charge of the extensive new cartographic projects at the Cape.

The map produced was the first in Van de Graaff's general plan for a complete topographical mapping of the Cape Colony, paying special attention to the sea coasts, to various scales. To do this it was essential that 'experts should be sent there, but this cannot be effectuated without incurring costs'. Initially the Governor defrayed these 'from his own private purse', but at his request the Political Council in its meeting of 13 December 1785 decided that the Company should bear the brunt. Van de Graaff promised that he would have everything 'carried out with the most stringent Economy'. Besides the mapping effort, the fortifications at the Cape were also paid great attention, in relation to which in 1787 in his above-mentioned *Memorandum*, he sent a comprehensive record with situation maps, project plans and progress reports both to the Company's Board of Directors and the Stadtholder in the Republic.[71]

To carry out his ambitious mapping and building plans, Van de Graaff had a team of excellently trained military engineers at his disposal, some of whom had been recruited from the foreign regiments stationed at the Cape in this period. Another advantageous factor in this was the earlier fundamental designation of the Cape as the Company's central military depot in the East, in relation to which Van de Graaff at his appointment had been given instructions to train new gunners and engineers. To accomplish this, in 1785 he established the above-mentioned military academy at the Cape, the *Pépinière*, at which the most important subjects taught were mathematics, the construction of fortifications, civil and mechanical engineering, artillery techniques, all with the related essential drawing techniques, and of course topographical (map) drawing. Jean Michel Thibault, a Lieutenant in the Artillery Corps who had come to the Cape with the *Régiment Suisse de Meuron* and had been trained as an architect at the prestigious *Académie Royale d'Architecture* in Paris, was appointed director. This military academy only functioned until 1793, when the bulk of its duties were assumed by the *Marine School* in Semarang in Java. In 1791 Semarang had also been designated the central military troop depot of the Company in the East; consequently the Cape lost this function.

As mentioned earlier, when he left in 1791 Cornelis Jacob van de Graaff took all the maps, charts and plans produced during his term of office with him. Using these as his basis, in the Republic and later during his exile in Germany he worked on his large general map of the Cape Colony (1794, with later supplements prompted by the battle at Blaauwberg in 1806), reproduced here on sheets 288-290. Much later, this map ended up in the collection of the *Algemeen Rijksarchief*, now the Netherlands National Archives (Collection 4.TOPO rubric 15) in a roundabout way. Van de Graaff's interim successor at the Cape, Johan Isaac Rhenius (1791-1792), had had to conclude to his 'extreme astonishment' that the essential 'plans and drawings here are almost all missing'. Orders were given to compile a proper inventory of 'all Plans, Drawings, maps and other Papers, pertaining to the defences of this Government' and to deposit them at the Governor's Office. All officers were instructed to hand over in full the cartographic material in their possession relevant to the defence of the Cape, or be liable to a fine of 3000 rixdollars. The same sanction applied to the heirs of soldiers who did not hand over the maps which they had inherited.[72] The final inventory compiled by Colonel Robert Jacob Gordon in 1794 contained a total of 143 numbers of maps dating from various periods, but the majority of them could be discounted as obsolete.[73]

There could be no doubt that Van de Graaff had thoroughly plundered the map archive. A year later, when the British seized power at the Cape, they were surprised by the dearth of good maps, which led them to draw the conclusion that these had never been made. This is the reason that, for a long time, the map published by the Englishman John Barrow in 1804 in the second volume of his *An Account of travels into the Interior of Southern Africa* was considered to be the first good general map of the Cape Colony. Between 1796 and 1894 Barrow was employed as private secretary to Governor George Macartney (1796-1798) and he undertook numerous exploratory and mapping expeditions through the colony. This misapprehension was only dispelled in 1952 when the Utrecht historical cartographer Dr.Ir. C. Koeman presented his research on the Van de Graaff Collection in his article *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie* (New Contributions to the Knowledge of South Africa's History of Cartography).[74]

As it so happened, when General Jan Willem Janssens was on the point of departing to the Cape to take up the governorship in 1802, Van de Graaff had personally handed over a number of his maps to him. When the British occupied the Cape Colony for the second time in 1806, Janssens in his turn also took all the available cartographic material with him and this collection too was only much later deposited in the *Algemeen Rijksarchief* by his descendants (Collection 4.JSF). A fair part of this corresponds to the inventory compiled by Gordon in 1794.

70 *Resolusies*, 13 December 1785.

71 Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 4924 II. The Van de Graaff map collection (Nationaal Archief, 4.TOPO rubric 15) contains not only the maps that C.J. van de Graaff took with him when he left the Cape in 1791, but also official maps that originally belonged with his *Memorie* which he had sent to the Republic. This can perhaps be explained from the fact that ' probably through Stadtholder Willem V, who was well disposed toward him ' after arriving back in the Republic he retained his title and salary as Governor of the Cape, and thereafter continued to work on various maps of the Cape Colony, either on his own initiative or at the request of the Stadtholder. In his earlier years from 1772 Van de Graaff had worked in Willem V's cabinet as curator or 'keeper of the plans, maps and other military items'. It seems, therefore, logical that for the maps of the Cape he again had free access to the collection, or in any case enjoyed the complete confidence of the Stadtholder, so that he also had the official maps at his disposal. From various datings it becomes apparent that Van de Graaff was still working on the maps in 1794, and it is also seems obvious that in 1795 he was not inclined to hand these maps over to the new Batavian government which, as a convinced Orangeist, he deeply loathed. Instead he apparently kept the material in his charge, and after that from time to time added another detail or recent information. At the end of 1815 a part of the Dutch and overseas map collections that had been transferred to Paris after the Kingdom of Holland was annexed by France in 1810 was returned, but much was dispersed in that tumultuous period, including the former Stadtholder's archives. See also Scholten, *Militaire topografische kaarten*, pp. 142-145, and *Comprehensive Atlas of the Dutch United East India Company*, Volume I: *Atlas Isaak de Graaf/Atlas Amsterdam*, p. 16. Perhaps we should actually be grateful to Van de Graaff for keeping this special map collection in his possession, albeit improperly, so that in the end through his descendants it could find its rightful place in the Netherlands National Archives.

72 *Resolusies*, 15 September 1792.

73 Listed in Nationaal Archief, 1.04.02 record nr. 4059, fols. 668-676.

74 See also Koeman, *Tabulae*; Zandvliet, *Kolonisatie en cartografie in de Oost*, p. 120.

Provisional List of Map-makers at the Cape.

From the very beginnings of this practice, the allocation of land to free burghers at the Cape was made subject to cadastral registration. For this purpose the official position of sworn surveyor was installed in 1657, with Pieter Potter as the first to fulfil this office. Official surveyors have been employed at the Cape throughout the Company era. In times of heavy workloads they could have themselves being assisted or even replaced by assistant surveyors, who would be temporarily appointed by the Political Council. However, the sworn surveyors remained at all times responsible for the land surveys, including the collection of all related fees and duties.

It is not altogether clear whether map-makers also held an official position at the Cape, as was the case in Batavia and in Ceylon. It rather seems as though this function or at least the actual cartographic work was combined with others, according to need. This was true for instance for the surveyors P. Potter, C.F. Brink and C.H. Leiste, who also produced land maps and plans. The same applied to the military engineers, who in connection with their primary tasks as artillery and engineering officers were often instructed as well to make designs for, and supervise the construction of defensive works. Some of them also held the office of sworn surveyor, in a few cases even combined with various other functions, as did for example K.J. Slotsboo and J. Lievenberg. The small size of the European community at the Cape apparently allowed for this practice, if not making it a necessity in many instances.

The production of sea-charts principally remained the responsibility of the main offices in Batavia and the Republic. For their charts of the coastal waters of southern Africa their map-makers relied to some extent on hydrographic surveys carried out at the Cape, such as those done by F.R. Duminy.

The below list of VOC surveyors and map-makers in the Cape Colony represents the results of a first, provisional inventory, which is based primarily on data obtained from the *Resoluties van de Politieke Raad* (Resolutions of the Political Council). Among the other important sources, special mention should be made of Leibbrandt, *Precis of the archives: Requesten*; Koeman, *Nieuwe bijdragen tot de kennis van Zuid-Afrika's historische kartografie*; idem, *Tabulae*; Zandvliet, *Kolonisatie en cartografie*; idem, *Mapping for Money*; Roy de Puyfontaine, *Thibault*; and Gordon-Brown, *Pictorial Africana*. There is no doubt that further research will be able to add to this first overview.

The names have been listed in chronological order; for each of the surveyors and/or map-makers the years for which they are mentioned or during which they were (probably) working in that capacity are given, followed by their offices and/ or ranks.

Weede, Caspar van (1652-1655), assistent, secretary to the Political Council, also working as a map-maker.
Potter, Pieter (1655-1661), map-maker, from 1657 surveyor.
Lacus, Hendricq (1659-1668), assistent, surveyor, secretary to the Political Council, fiscal.
Wittebol, Joan / Johan / Jan (1668-1681), clerk, surveyor.
Boon/Boom, Sijwert / Sijbert Jansz (1670-1671), formerly map-maker in Batavia.
Heer(e)mans, Cornelis (1687-1690), head gardener, master attendant, map-maker.
Oldenland, Barent (1693-1697), head gardener, surveyor.
Stijn/Steijn, Douwe Gerbrandse (1697-1700), master mason, surveyor.
Slotsboo, Kaje Jesse (1699-1726), ensign, superintendent of works, surveyor, map-maker.
Mulder, Joannis (1716-1717), *landdrost*, surveyor.
Cochius, Evert Walraven (1714-1740), military engineer, surveyor and map-maker.
Es, Isaac / Isaak van (1719-1725), map-maker, schoolmaster, later again occasionally working as a map-maker.
Lievenberg, Jurgen (1744-1747), military engineer, surveyor, map-maker.
Wentzel, Carel David (1749-1759 and 1766-1776), surveyor, map-maker, from 1766 military engineer.
Ponté, Joseph (1759-1760), military engineer, surveyor.
Brink, Carel Fred(e)rik (1760-1769 and 1776-1777), clerk, surveyor, map-maker, ensign, lieutenant.
Fischer, Johannes (1761-1762), sergeant, replaced the surveyor C.F. Brink during his absence on account of the overland explorations to the north in 1761-1762.
Leiste / Leijste(n), Christoph Hieronimus (1775-1794), steward, surveyor and map-maker.
Cloete(n), Pieter (1779-1788), surveyor, lieutenant-engineer.
Wijting Schull, Pieter (1779-1792), military engineer, map-maker.
Wernich, Johan Willem (1783/84-1795, 1802-1806), surveyor.
Auge, Johann Andreas / Jan Andries (1785), assistant gardener, head gardener, surveyor.
Jones, Josephus (1784-1795, 1803-1806), cadet bombardier, map-maker, *dessinateur*, assistant to the surveyor J.W. Wernich, assistant to J.C. Friderici as a map-maker.
Graaff, Sebastiaan Willem van de (1785-1791), captain-engineer, map-maker.
Friderici, Johan(n) Christia(a)n (1789-1795), bombardier, lieutenant, map-maker, assistant to the surveyor J.W. Wernich in 1791.
Barbier, Dominicus Michaelis / Michel (1781-1791), gunner, master gunner, lieutenant, lieutenant-engineer, map-maker.
Thibault, Louis Michel (1785-1795, 1803-1806), architect, military engineer, map-maker.
Duminy, François R.e(i)nier (1786-1795, 1803-1806), captain, master attendant, harbour master, map-maker.

Commanders and Governors of the Cape Colony

Although in 1652 the head of government at the Cape was given the rank of Commander, in later years some exceptions to this rule occurred. On account of his previous position, Isbrand Goske was made Governor, as was Johan Bax van Herenthals after him. Their successors were once more Commanders, until Simon van der Stel was promoted to Governor in 1691. After that, the position of Governor was maintained till the end of the Company period.

1652-1662	Jan van Riebeeck, Commander.
(1661-1662)	Gerrit van Harn, died before arriving at the Cape.
1662-1666	Zacharias Wagenaer, Commander.
1666-1668	Cornelis Quaelberg, Commander.
1668-1670	Jacob Borghorst, Commander.
1670-1671	Pieter Hackius, Commander.
1671-1672	Political Council, *ad interim*.
1672	Albert van Breugel, acting Commander.
1672-1676	Isbrand Goske, Governor.
1676-1678	Johan Bax van Herenthals, Governor.
1678-1679	Hendrik Crudop, acting Commander.
1679-1699	Simon van der Stel, Commander, from 1691 Governor.
1699-1707	Willem Adriaan van der Stel, Governor.
1707-1708	Johannes Cornelis d'Ableing, acting Governor.
1708-1711	Louis van Assenburgh, Governor.
1711-1714	Willem Helot, acting Governor.
1714-1724	Maurice (Maurits) Pasques de Chavonnes, Governor.
1724-1727	Jan de la Fontaine, acting Governor.
1727-1729	Pieter Gijsbert Noodt, Governor.
1729-1730	Jan de la Fontaine, acting Governor.
1730-1737	Jan de la Fontaine, Governor.
1737	Adriaan van Kervel, Governor.
1737-1739	Daniel van den Henghel, acting Governor.
1739-1751	Hendrik Swellengrebel, Governor.
1751-1771	Rijk (Ryk) Tulbagh, Governor.
1771-1774	Joachim Ammema baron van Plettenberg, acting Governor.
(1772-1773)	Pieter van Rheede tot Oudtshoorn, died before arriving at the Cape.
1774-1785	Joachim Ammema baron van Plettenberg, Governor.
1785-1791	Cornelis Jacob van de Graaff, Governor.
1791-1792	Johan Isaac Rhenius, acting Governor.
1792-1793	Sebastiaan Cornelis Nederburgh, Simon Hendrik Frijkenius, Commissioners-General.
1793-1795	Abraham Josias Sluysken, Commissioner-General.
1795-1802	British *ad interim* government (*de facto* until February 1803).
1802-1806	Jacob Abraham Uitenhage de Mist, Commissioner-General (until 1804), Jan Willem Janssens, Governor and General *en-chef*.

Commanders and Heads of Post (Chief Factors) of Mauritius

Initially the head administrators in Mauritius were appointed with the rank of Commander. Following the settlement at the Cape in 1652, the island came under the jurisdiction of the Cape Commanders, and as a consequence the rank of the highest Company official in Mauritius was demoted to *Opperhoofd*, Head of Post or Chief Factor.

1638-1639	Cornelis Sijmensz de Gooijer.
1639-1648	Adriaen van der Stel.
1648-1653	Reinier Por.
1653-1654	Joost van de Woutbeek and Maximiliaan de Jongh.
1654-1656	Maximiliaan de Jongh.
1656-1658	Abraham Evertsz.
1658-1664	No VOC post in Mauritius.
1664-1665	Jacob van Nieu(w)land.
1665-1673	Georg Friedrich (Frederik) Wreede.
1673-1677	Hubert Hugo (Commander).
1677-1692	Isaac Lamotius.
1692-1703	Roelof Diodati.
1703-1710	Abraham Momber van der Velde.

Heads of Post (Chief Factors) of Rio de Lagoa

1721	Claas Nieuwhof.
1721	Willem van Taak (Taek).
1721	Casparus Swertner.
1722-1724	Jean Michel.
1724-1726	Jan van de Capelle.
1726-1727	Jan de Koninck (Coninck).
1727-1730	Jan van de Capelle.